

Tilburg University

Determinanten van de vraag naar vakantiereizen

Theuns, H.L.

Publication date:
1988

[Link to publication in Tilburg University Research Portal](#)

Citation for published version (APA):

Theuns, H. L. (1988). *Determinanten van de vraag naar vakantiereizen: Een verkenning van materiële en immateriële factoren*. (Research memorandum / Tilburg University, Department of Economics; Vol. FEW 310). Unknown Publisher.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

CBM

CBM
R

UNIVERSITY

LIJKE

UNIVERSITEIT

BRABANT

POSTBOX 90153
5000 LE TILBURG
THE NETHERLANDS



* C I N O 1 3 7 7 *



DEPARTMENT OF ECONOMICS
RESEARCH MEMORANDUM

7626

NR.

310

1980



**DETERMINANTEN VAN DE VRAAG NAAR
VAKANTIEREIZEN: EEN VERKENNING VAN
MATERIELE EN IMMATERIELE FACTOREN**

Drs. H. Leo Theuns

FEW 310

maart 1988

Determinanten van de vraag naar vakantiereizen: een verkenning van materiële en immateriële factoren *

"Was ist Urlaub? Vielleicht weniger eine Errungenschaft der Arbeiter als ein Triumph der Arbeit, die nun das ganze Leben bestimmt."

Pascal Bruckner & Alain Finkielkraut

"Sedert het einde van de tweede wereldoorlog is er een sterke stijging geweest in uitgaven die verband houden met recreatie en reizen, met opvoeding en culturele aspiraties" (Katona, 1967:317). Deze uitgavenstijging is volgens Katona terug te voeren tot de groeiende welvaart van grote groepen van de bevolking, gecombineerd met een vermeerdering van de vrije tijd en een verandering in de smaak, neigingen en belangstelling van de bevolking. Groeiende welvaart en vermeerdering van de vrije tijd zijn hierbij voorwaardenscheppende of mogelijk makende factoren, terwijl de verandering in smaak, neigingen en belangstelling de eigenlijke veroorzakende factoren vormen. De bedoelde uitgaven worden weliswaar eerst mogelijk door verandering in de socio-economische variabelen waardoor de voorwaarden voor realisatie worden geschapen, maar het aanwezig zijn van de mogelijkheid om effectieve vraag uit te oefenen is op zich onvoldoende om deze vraag de facto te genereren. Daarvoor is tevens nodig een wijziging in het patroon van wensen, voorkeuren en behoeften van consumenten. Finke (1982:89) formuleert dit aldus: "Nachfragebeeinflussend wirken materielle sowie immaterielle Faktoren. Erstere bestimmen hauptsächlich die Kauffähigkeit und letztere die Kaufwilligkeit des Konsumenten. Beide zusammen wiederum beeinflussen je nach Stärke ihrer Ausprägung die tatsächliche Nachfrage".

Materiële factoren

Naast de door Katona (1967:317) genoemde materiële determinanten vrije tijd en welvaart (bepaald door inkomen en vermogen) spelen ook de prijzen en het aanbod een rol. Groeiende produktiviteit kan worden aangewend ten behoeve van een vermeerdering van het inkomen en/of een vermeerdering van

de vrije tijd. Galbraith (1969:275) constateert bijvoorbeeld voor de periode 1940-1965: "Had the 1939 income been a terminal objective, work effort would have been cut in half in the ensuing twenty five years". Een prijsdaling staat voor de consument gelijk aan een toename in koopkracht. Een relatieve prijsdaling vergroot bij een gegeven consumptiepatroon de mogelijkheden tot aankoop van de betreffende goederen of diensten (inkomenseffect), maar kan daarnaast ook invloed hebben op het consumptiepatroon (substitutie-effect). De uitoefening van effectieve vraag wordt anderzijds begrensd door de mogelijkheden die het aanbod biedt. Maanreizen worden (nog) niet aangeboden en kunnen, ook al zou er behoefte aan bestaan, nog niet worden geëffectueerd hoewel de technologische ontwikkeling daartoe sinds 1969 wel de mogelijkheden heeft geschapen. De technologische ontwikkeling heeft in dit geval niet geleid tot een voor de consument bereikbare produktinnovatie omdat geen uitbreiding van het produktassortiment heeft plaatsgevonden. Op het gebied van de duurzame consumptiegoederen is daarvan in de naoorlogse jaren wel duidelijk sprake geweest. Vaatwasser, wasdroger, televisie, compact disc, video, home- en personal computers hebben het voor de consument beschikbare produktassortiment aanzienlijk vergroot. Procesinnovatie heeft daarnaast geleid tot verschuiving in relatieve prijzen van aangeboden goederen en diensten. Automatisering en robotisering hebben, zoals Gershuny (1983:20/21) terecht signaleert, geleid tot relatieve prijsdaling van duurzame consumptiegoederen en relatieve prijsstijging van diensten: "Prices of services have been rising at approximately twice the rate of increase of prices of goods". Ook de overheidscomponent in het aanbod is medebepalend voor de mogelijkheden tot effectieve vraaguitoefening door consumenten. Zo heeft de beschikbaarstelling van weginfrastructuur invloed op de bruikbaarheid van en daardoor op de effectieve vraag naar auto's. De vraag naar auto's is in dit geval te beschouwen als een afgeleide van de vraag naar wegvervoersdiensten. Het ontbreken van een daarvoor nodige infrastructuur belemmert de koopmogelijkheden van deze diensten en de voor de produktie ervan nodige vervoermiddelen.

Immateriële factoren

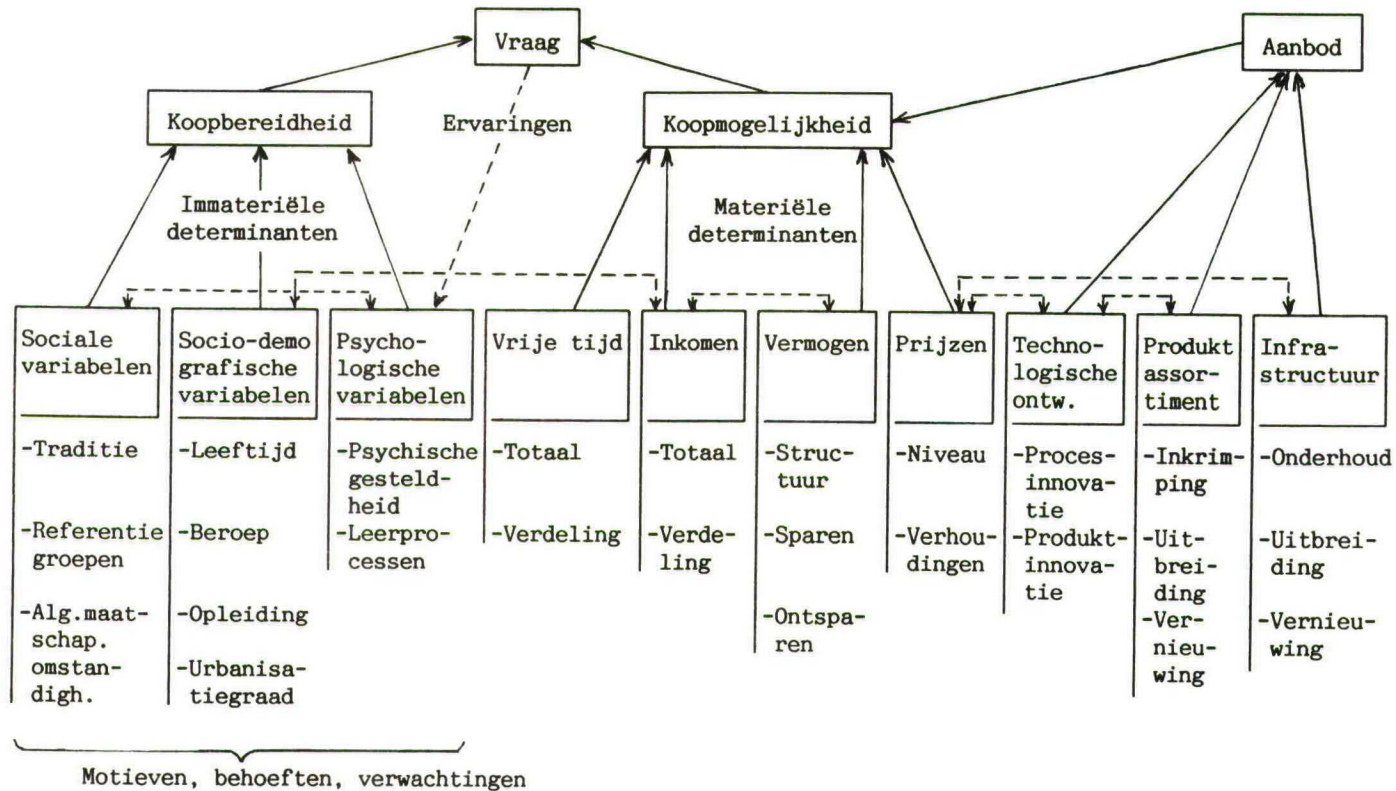
Behalve door materiële determinanten als inkomen, produktassortiment en infrastructuur bepaalde koopmogelijkheden is voor de effectuering van

vraag nodig dat via de aankoopbeslissing in een gevoelde behoefte kan worden voorzien. Het is gebruikelijk ten aanzien van de op behoefte gebaseerde koopbereidheid drie categorieën van variabelen te onderscheiden: socio-demografische, psychologische en sociale. Tesaamen bepalen deze de aan het koopgedrag ten grondslag liggende motieven en het patroon van behoeften en verwachtingen. Het onderscheid tussen psychologische en sociale de koopneiging beïnvloedende factoren is niet altijd even duidelijk. Het bestaan van de sociale psychologie vormt een aanwijzing voor het bestaan van intensieve interactie tussen het individuele en het sociale veld. Bevrediging van de individueel psychologische behoefte aan zelfrespect en gevoel van eigenwaarde bijvoorbeeld is mede afhankelijk van door de sociale omgeving ontvangen erkenning en achting. Dit zal meer het geval zijn naarmate het individu meer "other-directed" en minder "inner-directed" (Riesman, 1959) is. Socio-demografische variabelen als leeftijd, beroep, opleiding en urbanisatiegraad oefenen eveneens invloed op de koopbereidheid. Beroep en opleiding correleren echter zo sterk met inkomen dat een afzonderlijke invloed moeilijk empirisch is vast te stellen. Dit geldt ten dele ook voor de variabele leeftijd. Als indicatie van de levens- of gezinsfase is ook hier een verband aanwezig met de individueel beschikbare koopkracht, al dan niet als deel van een gezinsinkomen.

Interactie

De consumptieve vraag en de ontwikkeling daarin wordt derhalve beïnvloed door talloze interacterende factoren (Figuur 1). Een veelheid van de afzonderlijke factoren en de daartussen bestaande interactie is moeilijk te kwantificeren. Bij kwantitatieve analyse van de ontwikkeling van de consumptieve vraag komt men daardoor niet verder dan het bepalen van de invloed van een beperkt aantal determinanten, afzonderlijk danwel gezamenlijk. Bij het laatste wordt meestal gewerkt op basis van een model waarin het te kwantificeren deel van de werkelijkheid op gestyleerde wijze wordt weergegeven. Door de ontwikkeling van rekenfaciliteiten is het thans mogelijk om omvangrijke systemen van theoretisch consistente vraagvergelijkingen te schatten (Van Ours, 1986:6). Toch kan ook hiermee slechts een gebrekkige benadering van de totale werkelijkheid worden verkregen. Het gebrek aan werkelijkheidsgehalte is zelfs zo groot dat Cramer (1962:7)

Figuur I: Determinanten van de consumptieve vraag.



Bron: Bij de samenstelling werd naast eigen inzichten gebruik gemaakt van Finke, 1982:90 en Van Ours, 1986:81.

stelt dat de theorie van het consumentengedrag zich strikt genomen beweegt "in een lege ruimte die in de economische realiteit zijn weerga niet heeft". Volgens Mishan (1961:1-11) is de zo geconstrueerde vraagtheorie, hoewel technisch virtuoos, praktisch onbruikbaar. Ze helpt niet om greep te krijgen op de complexe werkelijkheid en is daarom niet meer dan een nuttige exercitie in logisch (economisch) denken. Een meer kwalitatieve analyse waarbij gebruik wordt gemaakt van plausibiliteitsgronden lijkt daarom te prefereren. Een dergelijke benadering zal in het navolgende worden gehanteerd om materiële en immateriële achtergronden van de generieke vraag naar vakantiereizen te expliciteren. De achtergronden van de specifieke vraag, dit is de vraag naar bepaalde (soorten) bestemmingen, komen daarbij slechts zijdelings aan de orde, namelijk via de invloed die de beschikbaarheid van specifieke aanbodelementen uitoefent op de koopmogelijkheid. Het accent zal derhalve liggen op de nog "niet geografisch gerichte vraag" (Theuns, 1984: 76), m.a.w. op de materiële determinanten en de "impetus dimension" (Crompton, 1979: 415) van motieven, behoeften en verwachtingen. De mede onder invloed van de marketing te realiseren vraag-effectuering tot uitdrukking komend in de beslissing tot aankoop van een bepaalde reis en de keuze voor een specifieke bestemming - de "directive dimension" - zal hier onbesproken blijven.

Welvaart, vrije tijd en mobiliteit

Reizen kost tijd en geld, impliceert afstandsoverbrugging en vergt organisatie. De mate waarin deze variabelen een rol spelen en hun onderlinge verhouding is afhankelijk van de soort reis. Tussen hotelreizen, appartementsreizen, kampeerreizen, bus-, trein-, auto- en vliegreizen, city trips en overwinteringsreizen, "up-market" en "down-market" reizen, reizen over korte, middellange en lange afstand kunnen wat de onderlinge verhouding van deze variabelen betreft aanzienlijke verschillen bestaan. Bij zgn. alternatieve lange afstandsreizen of "drifter tourism" bijvoorbeeld, is in vergelijking met het conventionele lange afstandstoerisme sprake van een "trade-off" tussen tijd en geld (Theuns, 1987). Door tijd te investeren kan op geld worden bespaard en wie over relatief weinig geld beschikt zal een relatief langzame maar goedkope wijze van vervoer kiezen. Dit geldt,

zoals uit empirisch onderzoek blijkt, niet alleen voor het vakantiereisverkeer maar in zijn algemeenheid voor het niet-werkverkeer, inclusief winkelen. Hoe geringer het inkomen hoe meer er in het niet-werkverkeer wordt gelopen en wordt gebruik gemaakt van goedkope vervoermiddelen als de bus; hoe hoger het inkomen hoe meer gebruik wordt gemaakt van de auto (O'Flaherty, 1969:21; Vickerman, 1975:134). Toenemend inkomen blijkt bovendien samen te gaan met een toenemende mobiliteit in het niet-werkverkeer, zowel wat betreft het aantal reizen als wat betreft de afgelegde afstanden (Vickerman, 1975:133). Het verband tussen inkomen en mobiliteit blijkt ook duidelijk uit de deelname aan het vakantie-reisverkeer: hoe hoger het inkomen hoe hoger de bruto vakantie-intensiteit, en de vakantie-participatie of netto vakantie-intensiteit. De vakantieparticipatie of netto vakantie-intensiteit geeft het aandeel van de bevolking aan dat met vakantie gaat. De bruto vakantie-intensiteit geeft het aantal vakanties aan dat de bevolking neemt. Het verband tussen inkomen en mobiliteit is af te lezen uit de in tabel I voor België, de Bondsrepubliek Duitsland en Zwitserland weergegeven cijfers.

Ook het verband tussen inkomen en afgelegde afstand wordt in het toeristisch-recreatief reisverkeer bevestigd. Een indicatie daarvoor verschaft het groeiend marktaandeel van de buitenlandse bestemmingen in het geheel van de vakanties naarmate het netto gezinsinkomen stijgt. "De stijgende welvaart werkt een afvloeiing naar de buitenlandse vakantie-oorden in de hand". (Vanhove, 1973:213) De stijgende bruto en netto-vakantie-intensiteit en het groeiend aandeel van de buitenlandse vakanties bij groeiend inkomen vormen een indicatie voor de inkomenselasticiteit van de specifieke vorm van mobiliteit die wordt aangeduid als het vakantie-reisverkeer. Sauran (1978:2) merkt hierover op: "Recent studies concur that the income elasticities are greater than unity, so that the share of tourism expenditure in consumption rises with income." Hij tekent hier terecht bij aan dat uit het feit dat berekende inkomenselasticiteiten in de tijd variëren geconcludeerd mag worden dat het inkomen alleen een onvoldoende verklaringsgrond biedt. Zo komt bijvoorbeeld Menges (1957: 51) voor de periode 1924-1939 voor Duitsland tot een inkomenselasticiteit 0,72 en voor de periode 1949-1956 1,33. Een plausibele verklaring voor de lage elasticiteitscoëfficiënt in de vooroorlogse periode is gelegen in het, ondanks

Tabel I. Gezinsinkomen en vakantieparticipatie in België, de Bondsrepubliek Duitsland en Zwitserland.

België (1982)		B.R.D. (1980)		Zwitserland (1980)	
Gezinsinkomen in 1.000 BF per maand	Vakantieparticipatie in %	Netto gezinsinkomen in DM per maand	Vakantieparticipatie in %	Netto gezinsinkomen in Zw. frs. per maand	Vakantieparticipatie in %
< 20	19,5	< 1000	32,7	< 1200	46
20-30	27,8	1000-1500	36,5	1200-1800	56
30-40	44,3	1500-2000	48,7	1800-2600	68
40-50	51,6	2000-2500	57,4	2600-3400	74
50-70	67,9	2500-3000	63,9	3400-4200	77
70-90	72,2	3000-3500	67,3	4200-5000	81
> 90	75,7	> 3500	76,3	5000-6500	83
				6500-8000	88
				> 8000	87

Bron: Boerjan, De Keyser, Vanhove, 1984; Baretje, 1981a en 1981b

stijging, lage absolute peil van de inkomens, waardoor slechts weinigen de kritische grens van de zgn. "Wohlstandsschwelle" (Zedek, 1968:89) bereikten, m.a.w. er was voor velen niet of nauwelijks sprake van discretionair inkomen. Een plausibele verklaring ligt echter ook in de mogelijk interverniërende werking van de variabele vrije tijd. Aangenomen mag worden dat de toentertijd nog pas zeer beperkt beschikbare vrije tijd in de vorm van vakantiedagen die in een aaneengesloten periode konden worden opgenomen, belemmerend heeft gewerkt op de vraag naar vakantieriezen. De situatie was wat dat betreft in Duitsland niet anders dan in Nederland, immers Maddison (1964:225) constateert dat tussen 1929 en 1960 de lange termijn ontwikkeling in het aantal vakantiedagen in de meeste West Europese landen ongeveer gelijk is geweest. Welnu, in Nederland beschikte de meerderheid van de werknemers in 1929 pas over twee vakantiedagen. "De jaren dertig worden

overschaduwd door de crisis in 1929 en de daarop volgende laagconjunctuur. De arbeidsvoorwaarden worden voor veel werknemers ongunstiger en het is wel aan te nemen dat ook summiere vakantieregelingen aan de ongunst der tijden ten offer zijn gevallen" (Hessels, 1973:90). Met slechts twee vakantiedagen ter beschikking valt nauwelijks aan het ondernemen van een vakantiereis te denken. Pas na W.O. II slaagt West Europa erin een zodanige economische groei te bewerkstelligen dat naast een aanzienlijke inkomensgroei ruimte ontstaat voor een sterke toename van het aantal doorbetaalde vakantiedagen. Het aantal doorbetaalde vakantiedagen neemt onder invloed van de naoorlogse economische groei in Nederland toe van 12 in 1950 tot 15 in 1956. In 1962 treedt een teruggang op naar 13 als gevolg van de invoering van de vrije zaterdag, "waardoor de vakantie toch op 2½ week gefixeerd blijft" (Hessels, 1973:92). In 1964 beschikt het merendeel van de werknemers over drie weken vakantie (Hessels, 1973:93). In de huidige praktijk van de CAO's wordt het aantal vakantiedagen op viermaal het aantal werkdagen per week gesteld en is voor de meerderheid van de werknemers een aaneengesloten periode van vier weken vakantie mogelijk (Theuns, red., 1977:31). In de andere westerse industrielanden heeft zich een in grote lijnen vergelijkbare ontwikkeling voorgedaan. De daarnaast gerealiseerde inkomensgroei kan worden geïllustreerd aan de hand van de indexcijfers van het reële per capita inkomen voor enkele West-Europese landen in vergelijking met V.S. (Tabel II).

Autobezit en autovakanties

Belangrijk is daarbij dat deze welvaartsverhoging aan brede lagen van de bevolking ten goede komt, zoals uit de in Tabel III weergegeven ontwikkeling in het autobezit valt te constateren.

Volgens de door Nerb (1978:44) geformuleerde theorie van de consumptiefasen werden de vijftiger jaren nog gedomineerd door de vraag naar goederen die tot de eerste levensbehoeften behoren. De zestiger jaren echter worden gekenmerkt door een versterkte vraag naar duurzame consumptiegoederen. De auto neemt daarbij een prominente plaats in, zodat gesteld kan worden dat de zestiger jaren voor West Duitsland, maar ook voor de overige geïndustrialiseerde landen in West Europa, het tijdperk vormen van toegenomen

Tabel II. Indexcijfers van het reële per capita inkomen in enkele West Europese industrielanden en de Verenigde Staten, 1938-1965; 1948=100

	1938	1948	1950	1955	1960	1965
U.S.A.	66	100	105	119	122	143
Nederland	95	100	106	130	147	176
Ver. Koninkrijk	66	100	105	120	132	150
B.R.D.	120	100*	115	168	213	253

Noot: * 1949

Bron: Berekend op basis van gegevens in U.N. Statistical Yearbook, diverse jaren.

Tabel III. Aantal personenauto's in Nederland, 1948-1970.

	1948	1952	1955	1960	1965	1970
Auto's × 1000	86,4	172,7	267,9	530,0	1272,9	2258,0
Index	100	200	310	613	1473	2613
Inwoners × 1000	9800	10382	10751	11480	12292	13032
Auto's per 1000 inwoners	9	17	25	46	104	173

Bronnen: U.N. Statistical Yearbook, diverse jaren; U.N. Demographic Yearbook, diverse jaren.

mobilititeit door de verbreiding van het autobezit. Finke (1982:74) spreekt dienovereenkomstig van de "Motorisierungswelle" van de zestiger en begin zeventiger jaren. In 1978 zijn de verschillen tussen West-Europa en de V.S. klein geworden: tegenover 514 auto's per 1000 inwoners in de Verenigde Staten zijn er in Zweden 346, in West Duitsland 333, in Frankrijk 319,

in Zwitserland 305, in België 292, in Noorwegen en in Nederland 274 en in het Verenigd Koninkrijk en in Oostenrijk 263 auto's per 1000 inwoners (Loy Puddu, 1983:36). De zestiger en zeventiger jaren staan daarmee ook in het teken van ontwikkeling en ontspanning, inclusief het reizen. De jaarlijkse recreatie-uitgaven vertonen in de zeventiger jaren zeer sterke stijgingen. Het sterkst is de stijging voor de vakantie-uitgaven, die in 1980 in de BRD met 32% van het recreatiebudget de eerste plaats binnen dit budget innemen (Opaschowski, 1982:4).

Een groeiend inkomen, een toenemend aantal doorbetaalde vakantiedagen en een groeiende mobiliteit tot uitdrukking komend in een toenemend autobezit, maken het in de naoorlogse periode voor meer en meer mensen mogelijk een vakantiereis te ondernemen. De verbreiding van het autobezit opent nieuwe perspectieven voor gezinsvakanties omdat nu een vakantiereis met minder kosten kan worden verwerkelijkt. "It has engineered the abandonment for most families of the coach and the railway as the preferred means of transport for holiday purposes" (Burkart and Medlik, 1974:29). De verbreiding van het autobezit en parallel daarmee de uitbreiding en verbetering van het wegenverkeersnet in West Europa - het autosnelwegennet nam toe van 5000 km in 1960 tot (geschat) 30.000 km in 1980 (Krippendorf, 1975:36) - hebben de spectaculaire groei van het massa toerisme in de nieuwe Zuid-Europese bestemmingslanden Spanje en Joegoslavië mogelijk gemaakt, terwijl het traditionele bestemmingsland Italië naast de cultureel georiënteerde reiziger een nieuwe markt verwierf in het strandtoerisme (zie Tabel IV en V). De bestemmingslanden hebben zelf aan de ontwikkeling van het autotoerisme bijgedragen door een aangepast stelsel van autowegen aan te leggen. Spanje verwerkelijkt een autoweg langs de Oostkust, Joegoslavië bouwt met financiële steun van de Wereldbank de Adriatic Highway en Italië legt de Autostrada del Sol aan. Er is hier duidelijk sprake van een poging om via beschikbaarstelling van de infrastructuurcomponent in het aanbod de koopmogelijkheid in positieve zin te beïnvloeden in de hoop dat dit zal bijdragen tot het genereren van effectieve vraag (zie figuur I). In de opkomst van het autotoerisme speelt overigens ook de technologische ontwikkeling in de auto-industrie een rol van betekenis. Van der Zwan (1965: 645) noemt de ontwikkeling en introductie van de kleine gezinsauto, de "compact car", als een van de factoren die hebben bijgedragen tot de ver-

Tabel IV. Aankomsten van toeristen in Zuid-Europa, 1950-1970; in duizenden.

Land	1950	1952	1954	1956	1958	1960	1962	1964	1966	1968	1970
Spanje	749,5	1485,2	1952,3	2728,0	3593,9	6113,3	7332,8	11699,5	17252,0	19184,0	23824,3
Portugal	76,3	110,0	165,4	232,3	263,9	352,7	409,5	1007,7	1929,0	1102,4	1586,4
Italië	3500,0	4100,0	5500,0	7000,0	8250,0*	9100,0	10299,8	10512,2	13300,0	12600,0	14188,5
Joegoslavië	39,6	122,0	321,5	390,9	666,5*	873,1	1241,9	2227,2	3555,0	3887,4	4748,1
Griekenland	30,0*	69,8	157,6	206,0	254,3	343,9	541,5	673,6	998,0	1017,6	1407,5
TOTAAL	4395,4	5887,0	8096,8	10557,2	13028,6	16783,0	19825,5	26120,2	37034,0	37791,4	45754,8
% van wereld totaal	17,4				23,6	23,6	24,4	24,2	28,3	27,1	27,1

Opm.: Joegoslavië op basis van accommodatieregistratie; de overige landen op basis van grensregistratie.

* : Schatting

Bronnen: IUOTO: International Travel Statistics, diverse jaren; Alfred Koch: Probleme des Tourismus für einzelne Länder des Mittelmeerraumes unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, München: Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr an der Universität München, Juli 1969; OECD: International Tourism and Tourism Policy in OECD Member Countries, Parijs: OECD, 1971; IUOTO: Economic Review of World Tourism, 1972 Edition; UN Statistical Yearbook, 1967.

Tabel V. De vervoerswijze in het toerisme naar Zuid-Europa, 1952-1972; in procenten.

Land	Vervoerswijze	1952*	1956	1960	1964	1968	1972
Spanje	Weg	43,6	49,3	67,6	74,0	65,9	64,1
	Spoor	15,5	10,0	8,2	11,3	,7	6,0
	Lucht	4,8	7,7	7,6	12,1	18,2	24,5
	Zee	36,1	33,0	16,5	2,5	9,1	5,4
Portugal	Weg	63,5		61,1	49,7	63,1	70,7
	Spoor						
	Lucht						
	Zee						
Italië	Weg	58,6	69,3	70,8	72,1	76,5	75,6
	Spoor	34,9	25,4	23,8	20,5	14,8	13,2
	Lucht	3,5	3,2	3,7	5,7	7,4	9,7
	Zee	2,6	2,1	1,7	1,7	1,3	1,4
Joego-slavië	Weg					94,7	86,5
	Spoor					2,4	7,1
	Lucht					1,4	3,8
	Zee					1,4	2,6
Griekenland	Weg	0,9			16,9	19,6	19,2
	Spoor	3,3			9,2	8,7	5,3
	Lucht	43,9			51,7	56,4	65,3
	Zee	51,9			22,2	15,3	10,2

* Griekenland: 1951

Bron: Berekend op basis van IUOTO: International Travel Statistics, diverse jaren.

breiding van het autobezit. Deze ontwikkeling, die een weerslag had op de prijzen, is in figuur I te rubriceren onder produktinnovatie. Daaronder vallen ook de in de loop der jaren gerealiseerde verbeteringen in prestaties als rijgedrag, rijcomfort, veiligheid en snelheid. Toename in snelheid betekent dat een besparing op reistijd ontstaat, hetgeen een vergroting van de actieradius impliceert. Vergroting van de actieradius impliceert op haar beurt een verhoging van de kritische afstand. Daarmee wordt bedoeld de maximale afstand die zonder al te veel moeite in een of enkele dagreizen met een bepaald vervoermiddel, in dit geval de auto, kan worden overbrugd. Als gevolg van snellere auto's, betere wegen en meer kunstwerken is de kritische afstand voor autoreizen in de loop der jaren gestaag toegenomen. De grenzen van de "Innenzone des europäischen Erholungsraumes" (Ritter, 1966:84) zijn daardoor geleidelijk verschoven naar en gaan samenvallen met die van de "Aussenzone des europäischen Fremdenverkehrsraumes" (Ritter, 1966:89), met een straal van ruwweg 1200 km vanaf het Europese kerngebied. Zowel de Costa Brava als de de Joegoslavische Adriatische kust vallen als gevolg van deze dynamiek hedendage binnen de "Innenzone". De afstand van Frankfurt naar de Algarve of naar Athene daarentegen ligt boven 1800 km. Dit gaat de kritische afstand aanzienlijk te boven en wordt daardoor voor autoreizen vanuit het Europese kerngebied onwerkbaar groot, duur en tijdrovend. Portugal en Griekenland blijven, zoals in tabel IV is te zien, hierdoor in toeristische ontwikkeling duidelijk achter bij Spanje, Joegoslavië en Italië. Eerstgenoemde landen liggen dan ook in Ritter's optiek in de Europese periferie. De verhoudingen van de eerste helft van de zestiger jaren zijn weliswaar gewijzigd, maar niet zodanig dat de vroegere periferie nu ontsloten is voor het vakantiereisverkeer per auto vanuit het Europese kerngebied. Het overgrote deel van het toerisme in Portugal is afkomstig uit Spanje. Dit verklaart het in tabel V te constateren relatief grote aandeel van het auto- en spoortoerisme.

Technische innovatie in de luchtvaart

Voor het toerisme vanuit het Europese kerngebied zijn Portugal en Griekenland vanaf de aanvang van hun toeristische ontwikkeling in relatief hoge mate afhankelijk geweest van relatief duur luchtverkeer. Toch zijn de verhoudingen die in de eerste helft van de zestiger jaren golden niet

onaanzienlijk gewijzigd. Dit geldt in nog versterkte mate voor sommige buiten-Europese bestemmingen, die alle van het "medium-haul" of "long-haul" type zijn. Kenmerkend voor het middellange en lange afstandstoerisme is het overwegende belang van het vliegtuig als vervoermiddel. Produktinnovatie heeft voor het vliegtuig tot een op vele punten opmerkelijk resultaat geleid. In 1948 is volgens Bernhard (1950:138) een gemiddelde vakantie van twee weken in de Verenigde Staten onvoldoende om een reis naar Europa of Zuid Amerika te maken. Dat deze tijd niet toereikend werd geacht om een reis over een dergelijk lange afstand te maken moet worden gezien in het licht van de toenmalige stand van de techniek in de luchtvaart: De in 1946 geïntroduceerde Douglas DC-4 had een reikwijdte van ruim 4500 km. Een rechtstreekse oceaanoversteek van bijvoorbeeld New York naar Amsterdam was daardoor niet mogelijk. Wordt daarbij gevoegd de naar verhoudingen van thans geringe kruissnelheid van maar ruim 350 km per uur dan wordt begrijpelijk dat het vliegtuig op deze route voor het toeristisch recreatieve vervoer nog geen rol van betekenis kon vervullen. Wie maar twee weken vakantie had ging niet naar Europa en wie meer tijd ter beschikking had koos veeleer voor een comfortabele overtocht per luxe passagiersschip. Het vliegtuig werd volgens Sauran (1978:3) tot het begin van de jaren zestig vooral gezien als een vervoermiddel voor zakenreizigers. Daarin komt echter met de introductie van nieuwe vliegtuigtypen snel verandering. Wolf (1967:50-67) noemt zes factoren die tot deze verandering hebben bijgedragen: toename van de snelheid, vergroting van de reikwijdte, vergroting van de vliegtuigcapaciteit, verlaging van de kosten, verhoging van het comfort en verbetering van de vliegveiligheid.

- Toename in snelheid betekent dat een besparing op transporttijd ontstaat. Dit is met name van belang indien de benodigde reistijd, zoals in het zakenverkeer, rechtstreeks aan meer produktieve bezigheden moet worden onttrokken, danwel, zoals in het toerisme van de vijftiger en begin zestiger jaren, ten koste gaat van een zeer beperkt beschikbare hoeveelheid vrije tijd. Hiernaar verwijzend concludeert Wolf (1967:53) ten aanzien van de laatstgenoemde categorie: "Ihnen vermag deshalb allein das Flugzeug dank seiner grossen Geschwindigkeit die Möglichkeit zu bieten, Erholung an entfernten Ferienorten zu suchen, ohne dass ihnen mehrere Urlaubstage für die Hin- und Rückreise verlorengehen. Dadurch wurden sie in grossem Umfang als Fluggäste gewonnen".

- Pas sinds toestellen met een grotere reikwijdte beschikbaar kwamen ontstond een wereldomspannend net van luchtlijnen met een voldoende dichtheid en vluchtfrequentie. Dit bestaan van geschikte faciliteiten is op zich reeds een voorwaarde voor een toename van de vraag: de koopmogelijkheid wordt positief beïnvloed door het scheppen van aanbod. De vergroting van de reikwijdte heeft daarnaast een gunstig effect uitgeoefend op de reistijd omdat met minder technische tussenlandingen kon worden volstaan en directere en daardoor kortere reisroutes konden worden gekozen. Kort na de tweede wereldoorlog moest de Noordatlantische route nog terwille van een smalle oceaanoversteek worden gevlogen via Gander in New Foundland en Shannon in Ierland. Sinds de introductie in 1956 van de Douglas DC-7C, het eerste toestel met zgn. "long-range capability", werden directe transcontinentale vluchten mogelijk tussen Europese steden en Montreal en New York. De grotere reikwijdte van de toestellen maakte ook de ingebruikname van volledig nieuwe routes mogelijk. Zo werd bijvoorbeeld in 1957 door de Scandinavische SAS een route van Kopenhagen naar Tokio begonnen via de Noordpool. Daardoor werd een verkorting van de reisafstand met meer dan 3000 km gerealiseerd. Door verkorting van de af te leggen afstand werd bovendien een aanzienlijke tijdswinst geboekt en ontstond een verlaging van de kosten die in de tarieven kon worden doorgegeven aan de consumenten.
- Vergroting van de vliegtuigcapaciteit heeft weliswaar geleid tot een stijging van de kosten per vlieguur maar daar stond tegenover dat de kosten per beschikbare capaciteitsseenheid, de vliegtuigstoel, niet onaanzienlijk daalden. Om deze kostendaling daadwerkelijk te realiseren was een uitbreiding van de vraag ter handhaving van een hoge bezettingsgraad noodzakelijk. De mogelijkheid daartoe werd geboden door het toepassen van marktsegmentatie en een per deelmarkt aangepaste prijsstelling. Met name de prijsgevoelige toeristische markt bood de mogelijkheid om via geëigende marktsegmentatiemaatregelen een verhoging van de totale vraag naar vliegtuigstoelen te bewerkstelligen. "L'élasticité du marché touristique au prix est plus grande que celle des autres marchés. Cela a été vérifié, par exemple, lors de l'introduction, en 1953, de la classe "touriste" sur les lignes européennes. Le trafic estival des compagnies a proportionnellement beaucoup plus augmenté que le trafic d'hiver. De même, sur l'Atlantique Nord en 1961, trois ans après l'introduction du

tarif "économique" et avant la grande vague des tarifs speciaux, la classe correspondante attirait 70% du trafic en hiver, mais 87% en été et 90% au mois d'août" (Dacharry, 1981:91-92).

- Een indicatie van de invloed van de drie hiervoor aangeduide effecten van technische ontwikkeling in de vliegtuigbouw - toename in snelheid, vergroting van de reikwijdte en vergroting van de toestelcapaciteit - op de kosten per beschikbare capaciteitseenheid wordt gegeven in tabel VI.

Tabel VI. Ontwikkelingen in het luchttransport.

Jaar van introductie	Vliegtuig-type	Kruis-snelheid in km/uur	Reikwijdte in km	Stoelcapaciteit	Kosten in US \$ cent per beschikbare ton/km
1936	Douglas DC-3	272	n.b.	21- 28	40.7
1946	Douglas DC-4	354	4554	44- 55	n.b.
1956	Douglas DC-7C	515	7346	62-105	26.5
1957	Lockheed Electra	628	4023	65- 99	21.4
1959	Boeing 707-320	885	7161	108-189	17.3
1970	Boeing 747 *	1000	9.000	350-490	n.b.

Noot: * De eerste "wide body jet" (jumbo jet), met een capaciteit die ongeveer dubbel zo groot is als die van een verlengde DC-8 die 251 stoelen heeft.

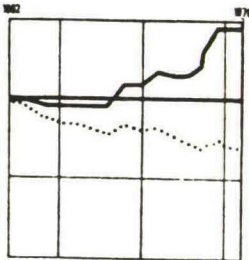
Bronnen: Wolf, 1967:50-57; Lundberg, 1976:68-85; Chant en Gunston, 1980: 17; KLM, Bureau Planning & Onderzoek, 1987

De ontwikkeling van de tarieven op de New York - London route kan als voorbeeld dienen van de hierdoor mogelijke prijsverlagingen. In 1946 bedroeg de prijs van het goedkoopste retourbiljet 572 U.S. dollar. Het laagste "economy" tarief is vervolgens in 1955 op 522 dollar vastgesteld, in 1965 op 486 dollar, in 1973 op 430 dollar, en in 1975 ten gevolge van de

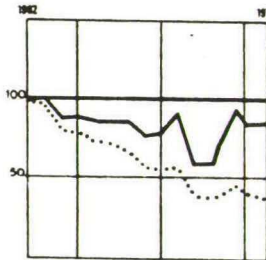
energie-crisis op 584 dollar. Het excursietarief bedroeg in 1975 echter slechts 363 dollar en het APEX tarief 295 dollar. In 1979 is het laagste tarief op lijnvluchten gedaald tot 180 dollar (Dacharry, 1981:91). Hierbij gaat het om nominale tarieven. Gecorrigeerd voor de geldontwaarding zijn de tariefsverlagingen van een nog indrukwekkender omvang, zoals blijkt uit onderstaande grafieken (Figuur II).

Figuur II: Ontwikkeling van de nominale en reële vliegtarieven, 1962-1976.

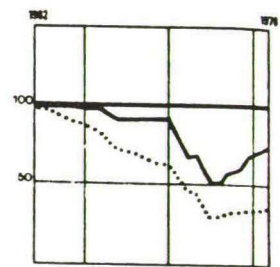
1. Basistarief
Frankrijk-New York



2. Individueel toeristisch
tarief Frankrijk-New York



3. Toeristisch tarief
Frankrijk-Antillen



Noot: ——— nominaal
----- constant

Bron: Dacharry, 1981:92.

Prijselasticiteiten en concurrentieverhoudingen

Wolf (1967:56) constateert al in 1967: "Auf Grund der im Flugverkehr der Nachkriegszeit herrschenden relativ hohen Preiselastizität wurde damit (...) an der starken Erhöhung der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen entscheidend mitgewirkt". Berekende prijselasticiteiten voor de vraag naar luchtvervoer lopen uiteen van 1,1 (Bjorkman, 1963) tot 2,74 (Jung en Fujii, 1976:261). Bij deze laatste elasticiteitscoëfficiënt werd rekening gehouden met seculaire veranderingen in snelheid en frequentie: verwaarlo-

zing daarvan leidt tot een onderschatting van de elasticiteit. De prijs-elasticiteitscoëfficiënt is voorts afhankelijk van de aard van de vraag - toeristisch-recreatief of toeristisch-zakelijk -, de lengte van het verblijf en de aanwezigheid van werkbare alternatieven. De prijselasticiteit zal hoger uitvallen naarmate verhoudingsgewijs meer toeristisch-recreatieve vraag in de totale onderzochte vraag is vertegenwoordigd. Hoe langer voorts het verblijf hoe minder de transportkosten in het totale reisbudget doorwegen (Theuns, 1973:41) en hoe lager gevolgelijk de prijselasticiteit voor benodigde transportdiensten zal zijn. Dit wordt veroorzaakt doordat de reiziger niet enkel internationale vervoersdiensten vraagt maar vraag uitoefent naar een samengesteld produkt dat behalve internationaal vervoer als componenten lokale vervoersdiensten, accommodatie-diensten ("food and lodging") en ontspannings- en vermaaksdiensten omvat. Het is de prijs van dit totale pakket die doorslaggevend is voor de koopbeslissing. Het derde element dat invloed uitoefent op de prijselasticiteit van de vraag naar luchtvervoer is de aanwezigheid van werkbare alternatieven. Deze zal geringer zijn naarmate de te overbruggen afstand groter is. De substitutie-elasticiteit of intermodale kruiselingse prijselasticiteit is in dit geval dan ook navenant geringer. Dit verklaart mede waarom in het lange afstandsverkeer het vliegtuig een zo dominante positie kon verwerven, terwijl dat in het verkeer over kortere afstanden veel minder het geval is. In 1949 is het aandeel van het vliegtuig in het passagiersvervoer op de Noord-Atlantische route 32%, in 1975 is dit opgelopen tot 99,5%. Qua uitgangssituatie was de positie van het vliegtuig voor het vervoer tussen Frankrijk enerzijds en Noord-Afrika en Corsica anderzijds nagenoeg gelijk aan die op de Noord-Atlantische route: in 1952 resp. 1951 een aandeel van 33% zowel wat betreft Noord-Afrika als Corsica. In 1975 echter zijn aanmerkelijke verschillen ontstaan. Voor Noord-Afrika is het aandeel van het vliegtuig gestegen tot 88%, terwijl Corsica niet verder komt dan 52% (Dacharry, 1981:82). Voor Corsica bieden de bestaande veerdiensten blijkbaar een werkbaar alternatief qua snelheid en prijsstelling. Naast de intermodale kruiselingse prijselasticiteit of substitutie-elasticiteit voor verschillende vervoerswijzen die een samenhang vertoont met de te overbruggen afstand en de aanwezigheid van werkbare alternatieven bestaat ook een substitutie-elasticiteit voor toeristisch-recreatieve bestemmingen. Deze substitutie-elasticiteit zal groter zijn naarmate de geboden

attracties minder uniek en minder gedifferentieerd zijn. In dit verband wordt wel onderscheid gemaakt tussen "sunlust" en "wanderlust". "Sunlust tourists demand undifferentiated amenities such as sun and beaches or snow, and therefore are highly responsive to price differentials between similar resorts. The sunlust tourist industry is a competitive one. Wanderlust tourists are motivated by desire for a particular differentiated destination and have a lower price elasticity of demand. A wanderlust destination enjoys a certain degree of monopoly" (Sauran, 1978:3) Sauran (1978:3) komt op grond hiervan tot de volgende plausibele conclusie: "The fact that most studies find a high elasticity shows that sunlust tourism dominates by volume". Dit correspondeert met het door Crompton (1979:410) geconstateerde overwicht van push-factoren in de toeristische motivatie. De prijsgevoeligheid van "sunlust" bestemmingen heeft tot gevolg dat de prijsstelling in de luchtvaart voor deze bestemmingen van aanmerkelijk meer belang is dan voor "wanderlust" bestemmingen het geval is. Afgezien van verschillen in topografische gesteldheid en in kwantiteit en kwaliteit van de beschikbare verkeersinfrastructuur is het kosten- en prijseffect van de verbreiding van het autobezit voor alle toeristische bestemmingsgebieden gelijk: absolute verschillen in transportkosten zijn grosso modo een functie van de omvang van de te overbruggen afstand. In het vliegverkeer ontbreekt dit functionele verband: geografische afstand en economische afstand vallen niet langer samen. Dit blijkt indien de tarieven worden omgerekend naar afgelegde afstand. Zo was in 1970 de gemiddelde prijs in U.S. dollarcent per afgelegde mijl voor vluchten vanuit New York naar Puerto Rico 3,8, naar de Amerikaanse Maagdeneilanden 5,8, naar de Bahamas 7,3, naar Jamaica 7,4 en naar Bermuda 10,1 (Dacharry, 1981:104). Deze verschillen hangen enerzijds samen met tussen bestemmingen bestaande verschillen in de vraag naar en het aanbod van verkeersdiensten en daaruit voortvloeiende problemen ten aanzien van benutting van de beschikbare aanbodcapaciteit en anderzijds met de voor verschillende bestemmingen bestaande verschillende mate van concurrentie in de tariefstelling. Ter vaststelling van uniforme tarieven voor geregelde vluchten werken de meeste luchtvaartmaatschappijen samen in de International Air Transport Association (IATA). Door te hoge tarieven in stand gehouden structurele overcapaciteit leidt voor vele trajecten tot sluikhandel in afgeprijsde tickets: "illegal discounting" (Laarakkers, 1979:16-27) via "bucket shops".

"Since they all have the same basic problem - too many seats, too few bums - they are all caught in the same dilemma: they want to get together to fix the same fares, but they can never resist selling cut-price tickets under the counter, to increase their share of the market" (Sampson, 1984: 16). Het bestaan van deze sluikhandel betekent dat de officieel tussen bestemmingen bestaande verschillen in tarief per afstandseenheid geen algemene geldigheid hebben. Verwacht mag worden dat de "illegal discounting" zich zal concentreren op die tarieven waarbij de instand gehouden structurele overcapaciteit het grootst is en de uniforme officiële tariefstelling het sterkst van de evenwichtsprijs bij vrije concurrentie afwijkt. Dit zou betekenen dat althans voor de beperkte categorie van zgn. "low-budget"-reizigers die van deze sluikhandel gebruik maken een directer verband tussen prijs en afstand geldt. De onofficiële prijsdifferentiatie voert tot additionele effectieve vraag. Voor de betreffende bestemmingen blijft echter als nadeel bestaan dat de additionele vraag ontstaat in een minder koopkrachtig marktsegment waardoor de bruto ontvangsten geringer zullen zijn.

Technische innovatie in het reiswezen

Naast de technische innovatie in de luchtvaart die voornamelijk bestaat uit produktinnovatie is er ten aanzien van het toeristisch-recreatieve reizen sprake van procesinnovatie tot uitdrukking komend in de het reizen bevorderende werking van de verbreiding van toeroperators en reisbureau's. Al in 1957 wijst Rümke (1981:224) erop dat voor het reizen een geheel aparte industrie is ontstaan. De diverse componenten van het toeristisch produkt (accommodatie-, transport- en vermaaksdiensten) werden echter tot in de zestiger jaren apart te koop aangeboden: "Als marktpartijen opereerden de logies verschaffende ondernemingen en de vervoersmaatschappijen, naast de bemiddelaars, de reisbureau's en de consument als vrager" (Kosters, 1970:223). Toeroperators daarentegen assembleren en distribueren reizen als kant-en-klaar produkten. Reisbureau's fungeren voor de afzet van deze reizen als tussenpersoon. Zij verkopen op commissie-basis kant-en-klare reizen of delen daarvan aan het publiek. Daartoe is in de loop der jaren een wijdvertakt net van distributiepunten ontstaan waar in het kader van de indirecte verkoopbevordering om niet inlichtingen worden

verstrekt en complete reizen of onderdelen daarvan kunnen worden aangekocht door de consument. In 1977-78 bijvoorbeeld boden de tien grootste West-Duitse toeroperators hun reizen aan via 732 eigen reisbureau's (316 daarvan behoorden toe aan Neckermann) en 17.241 onafhankelijke reisbureau's (Tietz, 1980:494). De activiteiten van toeroperators en reisbureau's bieden voor onervaren reizigers ook de positief ervaren mogelijkheid om onder leiding in een reisgezelschap te reizen. Vanhove (1973:478) noemt de navolgende voordelen die aan "inclusive tours" of pakket-reizen voor de consument zijn verbonden: "(a) vereenvoudiging van de aankoopdecisie, (b) kennis van de totale prijs van de vakantie, (c) zekerheid van een risikoloze reis met bescherming tegen onaangename verrassingen en (d) tenslotte een lagere prijs dan in geval de verschillende elementen van het toeristisch produkt elk afzonderlijk worden aangeschaft." De belangrijkste innoverende werking van het ontstaan en de verbreiding van toeroperators en reisbureau's is gelegen in de prijsverlagende werking die van hun gezamenlijk optreden uitgaat. Toeroperators kopen in het groot accommodatiecapaciteit en stoelen in vervoersmiddelen in en bedingen daarbij kwantumkortingen waardoor zij bepaalde reizen of onderdelen daarvan goedkoper kunnen aanbieden. Wat de vervoersmiddelen betreft domineert daarbij het vliegtuig. De tien grootste West-Duitse toeroperators verkregen in 1977-78 tweederde van hun totale omzet uit de verkoop van vliegreizen (Tietz, 1980:495). Voor de inkoop van vliegtuigstoelen kunnen reisorganisatoren kiezen tussen het boeken van zgn. Advanced Booking Charters (ABC-vluchten) bij IATA lijndienstmaatschappijen of chartervluchten van niet-IATA maatschappijen. Wat de accommodatie-component betreft zullen toeroperators er met name in slagen lage prijzen te bedingen voor zgn. zon-, zand-, zeebestemmingen. Deze zijn, zoals gezien, in hoge mate onderling substitueerbaar waardoor de onderhandelingspositie van de toeroperators wordt versterkt. Dit kan er toe leiden dat de ene bestemming tegen de andere wordt uitgespeeld en de accommodatie-component met minimale vergoedingen genoeg moet nemen. Young (1973:76-77) geeft daarvan voor Spanje een voorbeeld en Resch (1977: 63) spreekt ten aanzien van ontwikkelingslanden van een "rücksichtsloser Preisdruck". De mogelijkheid om lage prijzen te bedingen wordt versterkt door het feit dat diensten niet op voorraad kunnen worden geproduceerd en de korte termijn inflexibiliteit van het aanbod in de accommodatie-compo-

ment. Het inkoopbeleid van toeroperators heeft niet alleen een prijsverlagende werking maar draagt ook bij tot het uiteenlopen van geografische en economische afstand. Concentratiepunten van toeroperator-activiteit worden ten opzichte van andere bestemmingen relatief goedkoop bereikbaar. Voor bestemmingslanden hoeft dit echter bezien vanuit rentabiliteitsoogpunt noch bedrijfseconomisch noch nationaal-economisch positief uit te werken. Het minder koopkrachtige marktsegment dat via toeroperators wordt aangesproken draagt per gegenereerde aankomst minder in de bruto ontvangsten bij dan een reiziger behorend tot een hogere inkomensklasse die zijn reis individueel samenstelt. Slechts gemiddeld 29% van een Neckermann pakketreis bijvoorbeeld valt toe aan de accommodatie-component in het bestemmingsland (Tietz, 1980:495). Er is dan ook alle reden om met Tideman (1970:103) een kwaliteitsonderscheid voor toeristen te hanteren gebaseerd op het bestedingsniveau.

Aanboddifferentiatie in de "food and lodging" sub-sector

Behalve procesinnovatie tot uitdrukking komend in de het reizen bevorderende werking van de verbreiding van toeroperators en reisbureaus bestaat er ook een het reizen positief beïnvloedende differentiatie in het aanbod van het hotel- en restaurantwezen, zowel ruimtelijk als inhoudelijk. Naast de op het spoorwegnet geënte terminushotels zijn in de zestiger jaren de op het autoverkeer inhakende motels ontstaan (Anon., 1967: 23-25). Inhoudelijk is het aanbod gedifferentieerd doordat zich naast de traditionele full-service hotels en restaurants van voorheen in de loop der jaren een waaier van nieuwe logies- en restaurantvormen heeft ontwikkeld. Vele daarvan hebben een prijsverlagende werking gehad en daardoor bijgedragen tot een verbreding van de effectieve vraag naar vakantie-reizen. In de huidige tijd van teruglopende consumptieve bestedingen bieden zij bovendien een uitwijkmogelijkheid voor de toegenomen inkomens-"constraint". Als zodanig kunnen worden genoemd het kamperen met tent of caravan, de "self-catering"-appartementen-hotels, de zelfbedieningsrestaurants en als speciale klasse daarbinnen de zogenaamde "fast-food"-restaurants. Het relatief goedkope huren van een stacaravan of chalet op een camping met daaraan gekoppeld de mogelijkheid om zelf de maaltijden te bereiden bijvoorbeeld,

blijkt vooral in trek te zijn bij de minst draagkrachtige categorie vakantieparticipanten. Boerjan, De Keyser en Vanhove (1984: 156) hebben voor de Belgische bevolking berekend dat deze logiesvorm in 1982 werd gekozen door 5,4% van deze categorie tegen slechts 1,9% van hen die tot de hoogste inkomenscategorie behoren. Bij deze laatste groepering scoort het eigen tweede verblijf in de vorm van appartement, bungalow of villa juist veel hoger. Voor hen die niet aan self-catering willen zijn gebonden heeft het ontstaan van zelfbedieningsrestaurants, en met name de zogenaamde "fast-food"-variant daarvan, mogelijkheden geschapen om de kosten van de voedingscomponent in het reisbudget zoal niet te reduceren dan toch constant te houden. In de Verenigde Staten worden momenteel al "fast-food"-restaurants aangetroffen in hotels. Zij behoren doorgaans tot "fast-food"-ketens die van de betreffende hotels restaurantruimte huren. Dit wijst erop dat de behoefte aan goedkopere restaurantmogelijkheden niet beperkt is tot de lagere inkomenscategorieën, maar een meer algemene strekking heeft. De verklaring is te vinden in de door Gershuny (1983: 13) gesignaleerde achterblijvende productiviteitsontwikkeling in de dienstensector waardoor diensten in verhouding tot goederen steeds duurder worden. Dit heeft geleid tot substitutie van diensten door intermediaire consumptiegoederen waarmee de consument zelf de door hem gewenste diensten produceert, maar ook tot afstoting van werkzaamheden in de dienstensfeer zonder dat daarvoor over intermediaire consumptiegoederen moest worden beschikt. Van dit laatste vormen zelfbedieningsrestaurants een voorbeeld. Bij doe-het-zelf-vakanties met eigen tent of caravan is wat de logies betreft sprake van dienstenproductie ten eigen bate door de consument met behulp van daartoe aangeschaft intermediaire consumptiegoederen. De trend tot besparing op duurder wordende diensten komt treffend tot uitdrukking in de toenemende populariteit van de gehuurde self-catering vakantie-accommodatie. Boerjan, De Keyser en Vanhove (1984: 59-60) constateren wat de vakanties van de Belgen betreft in de periode 1976-1982 een overschakeling van hotel-pensions naar huurappartementen en -villa's. In 1976 maakte 47,6% van de Belgen voor hun buitenlandse vakantie gebruik van een hotel-pension en slechts 13,9% van een huurappartement of -villa. In 1982 is het gebruik van hotel-pensions gedaald tot 41,2% en dat van huurappartementen en -villa's toegenomen tot 24,2%.

Leeftijd, opleiding, beroep en huishoudtype

Wohlmann (1974:381-382) constateert een nauwe samenhang tussen enerzijds socio-demografische kenmerken als leeftijd, beroep en grootte van de woonplaats en anderzijds de vakantieparticipatie. De verschillen die naar leeftijd, opleiding, beroep en urbanisatiegraad in de vakantieparticipatie bestaan kunnen echter in meerdere of mindere mate worden verklaard uit de met deze variabelen samengaande verschillen in inkomen. Zo voert meer en betere opleiding doorgaans tot een hoger te classificeren beroep, en dat brengt normaliter een hoger inkomen met zich mee. Uit in 1974 in de B.R.D. uitgevoerd onderzoek blijkt "dass weder der Beruf noch die Bildung allein die Reiseplanung entscheidend beeinflussen. Prägnante Unterschiede werden erst nach Hinzunahme der Variable "Einkommen" feststellbar" (Lehmann, 1975:20). Niet uit te sluiten is dat opleiding en beroep wel significant van invloed zijn op de keuze van de vakantiebestemming en het soort van vakantie. Tussen leeftijd en vakantieparticipatie is, zoals uit tabel VII blijkt, weliswaar een rechtstreeks verband vast te stellen maar ook hier zijn inkomensverschillen voor een aanmerkelijk deel als achterliggende oorzaak aan te wijzen.

De participatiegraad van jongeren ligt weliswaar hoger dan die van ouderen, maar deze invloed wordt wat de lagere inkomenscategorie betreft duidelijk overvleugeld door de inkomens-"constraint". De grotere belemmerende werking van deze variabele in de leeftijdscategorie 35-49 jaar en 50 jaar en ouder duidt op invloed van de gezinssamenstelling cq. de omvang van de huishoudens. In de leeftijdscategorie 35-49 jaar immers treffen we met name de gezinnen aan met financieel afhankelijke schoolgaande kinderen. Vakanties zijn voor gezinnen in deze gezinsfase duurder dan voor jonge gezinnen zonder of met kleine kinderen, terwijl ook voor andere uitgavencategorieën aan het gezinsinkomen hogere eisen worden gesteld. Omgerekend naar individuen is minder discretionair inkomen beschikbaar naarmate de "dependency-ratio" binnen de huishouding hoger is, en naarmate de afhankelijke gezinspopulatie meer uit opgroeiende jeugd bestaat. Vakanties zijn voor gezinnen met schoolgaande kinderen bovendien niet alleen duurder omdat de reis meerdere personen betreft, maar tevens omdat deze gezinnen de mogelijkheid missen om tegen lagere prijzen buiten het hoogseizoen, en

Tabel VII. Het verband tussen leeftijd, inkomen en vakantieparticipatie.

	<u>vakantiereisvoornemen</u>	
	<u>zeker wel</u>	<u>zeker niet</u>
18-34 jaar, totaal	48	20
- inkomen < 1400 DM	37	22
- inkomen > 1400 DM	55	18
35-49 jaar, totaal	42	34
- inkomen < 1400 DM	24	40
- inkomen > 1400 DM	54	30
50 jaar en ouder, totaal	35	42
- inkomen < 1400 DM	27	51
- inkomen > 1400 DM	49	26

Bron: Lehmann, 1975:21.

meer algemeen de geijkte vakantieperioden, te reizen. Voor gezinnen met opgroeiende jeugd zijn bovendien kinderkortingen niet meer van toepassing. Werkende alleenstaanden en inwonende jongeren met een eigen inkomen daarentegen ondervinden de minste financiële belemmeringen en genieten door gaans de grootste keuzevrijheid ten aanzien van de vakantieperiode. Gevraagd naar de vakantievoornemens antwoordt bij een in 1974 in de B.R.D. gehouden onderzoek 52% van de ongehuwden zeker wel op vakantie te zullen gaan. Voor gehuwden zonder of met één kind is de positieve respons nog 49%. Dit percentage loopt terug tot 37% voor gehuwden met twee kinderen en nog slechts 26% voor gehuwden met drie of meer kinderen (Lehmann, 1975: 23). Een deel van de na-oorlogse stijging in de vakantieparticipatie moet derhalve worden toegeschreven aan de in deze periode opgetreden tendens tot vermindering van de gemiddelde gezinsgrootte. Door daling van de nataliteit nam het aantal personen per gezin af en nam het per gezinslid beschikbare inkomen toe. Naast deze onder invloed van daling van het geboortecijfer opgetreden gezinsverdunding is ook sinds de zestiger jaren in algemenere zin een afname van de gemiddelde huishoudensgrootte opgetreden. Deze werd veroorzaakt doordat een toenemend aantal personen besloot (voorlopig) geen gezin te stichten, maar een tweepersoonshuishouden te vormen,

een toenemend aantal jongeren zelfstandig is gaan wonen, een toenemend aantal huwelijken in echtscheiding is geëindigd en een groeiend aandeel van de bevolking uit ouderen is gaan bestaan (de zgn. vergrijzing). Daar ook in termen van inkomen per huishouden een gedifferentieerder patroon is ontstaan onderscheiden Vijgen en Van Engelsdorp Gastelaars (1986:22/23) naast het traditionele gezin bestaande uit man, vrouw en kinderen, waarbij de man als kostwinner optreedt, vier nieuwe huishoudtypen, te weten:

- alleenwonende jongeren, zgn. starters (20-35 jaar, met maximaal 20 uur betaald werk per week);
- alleenwonende werkers (25-45 jaar, met een full-time baan);
- tweeverdienende stellen (25-45 jaar, met samen minimaal 1,5 baan);
- tweeverdienende gezinnen (25-45 jaar, met kinderen en samen minimaal 1,5 baan).

Uit door hen voor deze vijf huishoudtypen verzamelde gegevens omtrent financiële budgettering, zoals weergegeven in tabel VIII, blijkt duidelijk een financieel relatief zwakke positie van het traditionele gezin als het gaat om het beschikbare discretionaire inkomen per persoon (Vijgen en Van Engelsdorp Gastelaars, 1986:43).

Dat dit repercussies heeft voor het vakantiegedrag laat zich raden. De vakantieparticipatie ligt in 1984 voor traditionele gezinnen en starters het laagst en ook de bruto-vakantieintensiteit is aanzienlijk lager dan voor de overige onderscheiden categorieën huishoudens het geval is. Daarbij zijn, omdat van de CBS-definitie van vakantie werd uitgegaan, niet eens de weekendtrips naar Londen en Parijs, die onder de "yuppies" relatief veel blijken voor te komen, meegerekend. Opvallend is ook in de groep van traditionele gezinnen het relatief hoge aandeel van de vakanties in eigen land (Vijgen en Van Engelsdorp Gastelaars, 1986:62).

Urbanisatiegraad, sociale en psychologische factoren

Ook de verschillen die naar urbanisatiegraad in de vakantieparticipatie bestaan zijn ten dele terug te voeren op verschillen in opleiding en beroep en daarmee samenhangend inkomen.

Bezien we bijvoorbeeld de kaart van Nederland dan zijn de economisch zwakke gebieden die als zogenaamde stimuleringsgebieden worden aangeduid te

Tabel VIII. Financiële budgettering naar huishoudtype.

	1-pers. starter	1-pers. werker	2-verd. stel	2-verd. gezin	trad. gezin
<u>Netto maandbedragen (guldens)</u>					
inkomen hoofd c.q. man	900	2.317	2.538	3.114	3.147
inkomen vrouw			1.990	1.974	191
huishoudinkomen	900	2.317	4.520	5.088	3.346
woonlasten	320	692	914	1.315	969
overige vaste lasten	61	331	506	1.616	592
vrij besteedbaar huishoudinkomen *	542	1.322	3.126	2.160	1.640
vrij besteedbaar per persoon	542	1.322	1.563	590	411
<u>Aandeel van huishoudinkomen (%)</u>					
woonlasten	40	30	20	27	38
overige vaste lasten	6	12	11	31	24
vrij besteedbaar huishoudinkomen	54	58	69	42	37
vrij besteedbaar per persoon	54	58	35	12	9
Aantal huishoudens	48	71	74	25	77

* beschikbaar voor voeding, kleding, recreatie, vervoer en alle andere dagelijkse en niet-dagelijkse levensbehoeften van alle leden van het huishouden.

Bron: Vijgen en Van Engelsdorp Gastelaars, 1986: 43

vinden in de minder geïndustrialiseerde en verstedelijkte regio's. Vooral jongeren en geschoolden migreren vanuit deze agrarische gebieden met een laag gemiddeld inkomen (Lambooy, 1974: 53) naar de meer kansen biedende verstedelijkte gebieden.

Het verband tussen inkomen en urbanisatiegraad is minder uitgesproken indien van het relatief grootschalige niveau van de stimuleringsgebieden wordt afgedaald naar dat van de meervoudige nodale regio, waaronder met

Lambooy (1980: 182) kan worden verstaan "een stad en de invloedssfeer of het 'omeland' daarvan". Dit vindt zijn oorzaak in de onder invloed van economische groei opgetreden nivellering van de regionale inkomensverschillen door het mengen van hogere met lagere inkomens. "Aldus hebben de verzorgingsgebieden een sterkere stijging dan het betreffende centrum zelf; bovendien verzwakt de groei-index met de hoogte van het hiërarchisch niveau" (Coppieters en Goossens, 1973: 57). De invloed van de stedelijke hiërarchie op de ruimtelijke inkomensverdeling gerepresenteerd door meer-voudige nodale regio's vertoont derhalve de tendens af te nemen evenals de inkomensongelijkheid binnen de nodale regio's zelf. Toch is er nog steeds sprake van verschillen: "Het absolute inkomen per inwoner is groter in het stedelijk centrum dan in het bijhorend verzorgingsgebied. Het inkomen neemt daarbij toe van het laagste naar het hoogste hiërarchisch niveau, zodat het duidelijk gebonden is aan de plaats die bekleed wordt in het hiërarchisch stedenpatroon" (Coppieters en Goossens, 1973: 57).

Naast verschillen in opleiding, beroepenstructuur en leeftijdsopbouw resulterend in verschillen in inkomen mag ook worden aangenomen dat er tussen stad en platteland en binnen de stedelijke hiërarchie verschillen bestaan in de bevolkingsopbouw naar huishoudtypen. De grote stad is niet alleen het domein van de "young urban professionals", de "yuppies", maar evenzeer van de "dinks", het huishoudtype dat getypeerd wordt met "double income, no kids". Dit huishoudtype vormt de exponent bij uitstek van de individualiseringstrend die zich in de hedendaagse maatschappij manifesteert. De culturele verandering die aan de tendens tot individuele ontplooiing ten grondslag ligt vindt haar oorsprong in het innovatieve stedelijk milieu.

Het bestaan van culturele verschillen duidt erop dat ook sociale en psychologische factoren een rol spelen in de verschillen die in vakantieparticipatie naar urbanisatiegraad bestaan. De urbanisatiegraad wordt daarmee niet alleen een indicator van de koopmogelijkheid maar ook van de koopbereidheid. De individualiseringstrend die tot "dink"-huishoudens voert en goed gedijt in de culturele omgeving van de grote stad vormt de uitdrukking van gewijzigde verwachtingspatronen en wensen. Het leven genieten wordt daarin voorop gesteld. Daarbij past het zich op geregelde tijden ontspannen en op vakantie gaan. Er is dan sprake van wat Schade en Hahn (1969: 42) noemen een "Hin zu"-motief. Het is echter ook mogelijk dat de

omstandigheden van het stedelijk woon- en werkmilieu aanzetten tot een ontsnapingsdrang. De vakantie heeft dan een ventiefunctie en er is in de terminologie van Schade en Hahn sprake van een "Weg-von"-motief. Dit verband tussen urbanisatiegraad en behoefte aan vakantie is reeds in een vroeg stadium van de ontwikkeling van het massatoerisme gelegd door Pöschl (1962: 31-82). Onder het hoofd "Die Verstädterung als Ursache des Fremdenverkehrs" wijst hij op een aantal met de verstedelijking en de stedelijk industriële levenswijze samenhangende negatief te duiden factoren, zoals de lelijkheid van de door industriële activiteit beheerste stad, het sedentaire bestaan van de stadsmens, het gebrek aan natuurlijk ritme in het verloop van jaar en dag, het hoge levenstempo, de sterke prestatiegerichtheid van de stadsmens, de lawaaierigheid en het gebrek aan ruimte (gemeten in mensen per oppervlakte-eenheid). Pöschl (1962: 68) komt op grond hiervan tot de conclusie: "Jedenfalls ist der Fremdenverkehr als moderne Massen-Pendelwanderung sui generis die zeitweilige 'Flucht aus der Stadt' - sie nimmt an manchen sommerlichen Wochenenden und Ferienanfängen in der Tat die eklatante Form der Flucht, wir möchten fast sagen, der panischen Flucht an". Pöschl staat in zijn kritiek niet alleen. De kritiek op de stedelijk industriële levenswijze is veelvormig en omvat zowel meer specifieke kritiek op de moderne stedenbouw (Mitscherlich, 1967) en op het moderne arbeidsbestel (Christian, 1962; Arvon, 1966; Donaldson, 1973; Chorus, 1974; Van Strien, 1982) als een algemener kritiek op de organisatie van de stedelijk industriële samenleving (Toynbee, 1968; Ward en Dubos, 1972). Veel van deze kritiek kan met het oog op het toerisme worden samengevat in de uitspraak die Rivers (1972: 157) over de "package holiday" doet waar hij stelt: "Its continued growth depends on three factors in the affluent nations: industrial growth, the repetitive, machinelike work that industry demands, and unsatisfactory neighbourhood environments". Een empirische onderbouwing van de door de moderne wereld en de levensomstandigheden in de grote stad veroorzaakte (psychische) belasting is geleverd door Hahn (1971: 18-19). Een uitgevoerd survey toont aan dat op een totaal, inclusief meervoudige antwoorden, van 117% slechts 14% van de antwoorden er op wijzen dat het beroep niet als belastend wordt ervaren. Daarentegen indiceerde 83% van de antwoorden een of andere vorm van belasting, variërend van geestelijke belasting, tijdsdruk en stress

tot zware lichamelijke inspanning, lange werkdagen, gebrek aan beweging en lawaai. Hahn (1971: 19) concludeert dan ook "daß die vielfältigen Hypothesen über Belastung durch urbanisiertes und industrialisiertes Leben auch tatsächlich verifizierbar sind", en wel als subjectieve beleving. De vakantiereis vormt dan primair een compensatie voor door de stedelijk industriële levenswijze veroorzaakte externe kosten. Het belang van dergelijke compensatiemechanismen als drijfveer voor het toerisme wordt bestreden door Rudiger en Schmitz-Scherzer (1975: 10). Zij voeren daarvoor aan dat bij een in 1970 uitgevoerd onderzoek slechts 20% van de respondenten als reden voor een vakantiereis "die Flucht aus dem Alltag" opgaf. Zij gaan daarbij echter te gemakkelijk voorbij aan het feit dat 35% van de respondenten "Erholung und Gesundheit" als reden aanvoerde. Uit het eerdere onderzoek van Schade en Hahn (1969: 41) bleek namelijk dat daaronder ook begrepen wordt "Aus dem Berufsalltag herauskommen". De behoefte aan compensatie blijkt ook uit een in de tweede helft van de zestiger jaren door het DIVO-Instituut uitgevoerd onderzoek. Hartmann (1967) meldt daarover: "zu einem Urlaubsort gehört, daß er ruhig ist - kein Verkehr, kein 'Betrieb' oder 'Rummel' - eventuell sogar, daß er etwas abgelegen ist. Nur eine kleine Minderkeit von nicht einmal 10 Prozent wünscht sich einen Urlaubsort mit 'viel Betrieb', während ca. 20 Prozent eine Mittelstellung einnehmen". Enzensberger (1974: 83) noemt de vloed van het toerisme "één grote vlucht uit de realiteit, waarmee onze maatschappelijke situatie ons omringt". Mercer (1973: 39) signaleert sprekend over "recreational need" een behoefte aan "periodic escape from a stressful and overstimulating urban environment to a more tranquil rural setting". Dann (1977: 84) spreekt met betrekking tot de toerist over "the creation of a fantasy world, one to which he plans a periodic escape". Hij ziet daarnaast echter in het toerisme ook een poging tot "ego-enhancement". De vakantie die via ansichtkaarten aan familie, vrienden en kennissen wordt gemeld en na terugkeer via foto's en film, souvenirs en een gebruind uiterlijk wordt "getoond" is voor de "other-directed" mens (Riesman, 1959) wellicht het medium bij uitstek voor de ego versterkende demonstratieve ervaringsconsumptie (Knebel, 1960: 140-147). Met Robertson (1973: 12) zou hier kunnen worden gesproken van de sociaal symbolische betekenis van het ten toon spreiden van toeristisch gedrag. In dit beeld past dat het overbruggen van een grote afstand belangrijker is dan het zoeken naar een compensatie voor

tekorten inhaerent aan het urbane herkomstgebied. Het ontbreken van een verlangen naar contrastervaring verklaart tevens het succes van vakantie-steden als Benidorm en Torremolinos, Atlantic City en Miami, waarover Mitscherlich (1973: 88-91) vol afschuw spreekt en die voor hem niet anders dan exponenten zijn van "de grote verwoesting". Daar komt nog bij dat dergelijke geurbaniseerde vakantiegebieden zeer wel een functie kunnen hebben gezien vanuit het vluchtmotief "dem Intim-Druck der alltäglichen Kleingruppe, also - besonders bei den Jugendlichen - dem Druck der Familie zu entgehen" (Wagner, 1970: 143).

Het analytisch met het oog op de classificatie van vakantiemotieven te hanteren onderscheid tussen enerzijds "pull"-factoren en daarmee corresponderende "Hin zu"-motieven en anderzijds "push"-factoren en daarmee corresponderende "Weg von"-motieven, kan derhalve in individuele gevallen weinig manifest aanwezig zijn. Ook de consument hoeft zich niet duidelijk van de aard van zijn motivatie bewust te zijn. Individuele psychologische motieven immers worden mede beïnvloed en gevormd door het gedrag van referentiegroepen en "de levensstijl" in de betreffende maatschappij. Schade en Hahn (1969: 38) merken terecht op dat de maatschappij "das touristische Verhalten ausdrücklich anbietet und die entsprechenden Bestätigungen und Belohnungen dafür bereitstellt". Aangenomen mag daarom worden dat zelden of nooit maar een enkel motief, of zelfs een enkele categorie van motieven, ten grondslag ligt aan het individuele vakantiebeslissingsproces (Rudiger en Schmitz-Scherzer, 1975: 11; Crompton, 1979: 415). Het feit dat toeristisch gedrag bevestiging en beloning oplevert en er volgens Meyersohn (1981: 1) zelfs gesproken kan worden van "een verworven smaak", immers betekent dat non-participatie ervaren zal worden als relatieve deprivatie, ook indien geen "Weg-von"-motief in het spel is. De waardering die participanten toevalt zal door non-participanten worden ontbeerd en als gemis worden gevoeld. Een verenging van "recreational need" tot de behoefte aan "periodic escape" is zo gezien moeilijk verdedigbaar. Eerder zou met toepassing van de door Maslow (1964: 83-111) ontwikkelde idee van de hiërarchie van behoeften een rangschikking van recreatieve behoeften kunnen plaatsvinden waarbij in geval van "Weg-von"-motieven bij voldoende intensiteit van basisbehoeften zou kunnen worden gesproken en waarbij in geval van "Hin zu"-motieven van hogere behoeften sprake zou zijn. De be-

hoeft aan erkenning en "ego-enhancement" behoort duidelijk tot deze laatste categorie. De uitspraak van Boerjan en Vanhove (1984: 8): "Taking a holiday is for many people 'a must'" wekt de suggestie dat in de meerderheid van de gevallen sprake is van een basisbehoefte. Voorzover de voor België geconstateerde verschillen in netto vakantieparticipatie naar urbanisatiegraad, bijvoorbeeld 63,6 in de agglomeratie Brussel en 34,2 in plattelandsgemeenten (Boerjan; De Keyser; Vanhove, 1984: 20), niet verklaarbaar zijn vanuit de inkomensvariabele zou dit er inderdaad op kunnen wijzen dat een belangrijke betekenis moet worden toegekend aan in de stedelijk industriële samenleving werkzame "push"-factoren. Daarmee is evenwel de werking van "pull"-factoren niet geheel uit te sluiten. Immers, hetgeen naar objectieve maatstaven niet als basisbehoefte wordt geclassificeerd kan naar subjectieve onder invloed van referentie-groepen tot stand gekomen maatstaven toch als zodanig worden ervaren. Dit toont eens te meer aan dat in de totstandkoming van koopbeslissingen sprake is van moeilijk kwantitatief afgrensbare, interacterende factoren.

Slotopmerkingen

Geconstateerd werd dat toenemend inkomen samengaat met een toenemende mobiliteit in het niet-werkverkeer, zowel wat het aantal reizen als wat de afgelegde afstanden betreft en dit blijkt ook voor vakantiereizen te gelden. Bij afnemend inkomen treedt een contractie op: de afgelegde afstand en/of het aantal reizen neemt af. Een procentueel gelijke algemene inkomensdaling werkt echter ongelijk uit op het beschikbare discretionaire inkomen in de verschillende inkomensklassen. De lagere inkomensklassen worden relatief zwaarder getroffen dan de hogere. Zelfs indien verondersteld wordt dat het benodigde basisinkomen, door voortdurende heroriëntatie naar een luxer consumptiepatroon, de neiging vertoont om mee te groeien met stijging van het totale inkomen, dan nog zal de groei van het discretionaire inkomen door de relatief geringe inkomenselasticiteit van het basisconsumptiepakket meer dan proportioneel zijn en zal het discretionaire inkomen procentueel een steeds groter deel gaan uitmaken van het totale inkomen. Waar inkomensteruggang primair ten laste komt van het discretionaire deel van de inkomens zal de procentuele teruggang van het discretionaire inkomen voor hogere inkomensklassen geringer zijn dan voor lagere.

Discretionaire uitgaven zullen daardoor in de hogere inkomensklassen minder onder druk komen te staan dan in de lagere. Omvangrijke discretionaire uitgaven, zoals die voor vakantiereizen, lopen daarbij aan de onderzijde van de inkomensverdeling eerder het risico onhaalbaar te worden dan kleinere en deelbare discretionaire uitgaven, zoals die voor boeken en tijdschriften. Zodra het discretionaire inkomen onder een bepaalde minimumomvang daalt komt de vakantiereis uit het pakket van keuzemogelijkheden te vervallen. De kritische minimumomvang ligt absoluut gezien bij de kosten van de goedkoopste vakantiereis. Verwacht mag echter worden dat de gemiddelde consument al eerder van de vakantiereis zal afzien omdat hij/zij niet bereid is alle andere discretionaire uitgaven daaraan op te offeren. Voordat van de vakantiereis wordt afgezien zal hij/zij echter wel naar een benedenwaartse aanpassing van het discretionaire uitgavenpatroon streven. Daarbij zal logischerwijs ook naar goedkopere reismogelijkheden worden omgezien, zowel wat betreft de gebruikte vervoermiddelen en accommodatie als wat betreft de te overbruggen afstand en de reisduur. Bij dit laatste mag er aan worden herinnerd dat de substitueerbaarheid van met name zon- en zand-zee bestemmingen hoog is, zodat in het autotoerisme de contractie in de vraag tot uitdrukking zal komen in de keuze voor geografisch dichterbij gelegen bestemmingen. Wat het vliegtourisme betreft is dit directe verband met de geografische afstand door het uiteenlopen van geografische en economische afstand minder uitgesproken. De contractie zal daar door het uiteenlopen van vliegtarieven per afstandseenheid en de geografisch ongelijke spreiding van toeroperator activiteit een geografisch gezien grilliger beeld vertonen. In de markt voor vlieggreizen naar medium-haul bestemmingen waarvoor in 1986 een gemiddelde prijs van ongeveer 1500 DM werd genoteerd (Geppert, 1986:78), zal aan de onderzijde echter wel een afkalking plaatsvinden ten gunste van vervangende dichterbij gelegen autobestemmingen. Een aanwijzing daarvoor is te vinden in de in 1982 opgetreden scherpe daling van het aantal aankomsten in Tunesië (WTO, 1984:34). Ook voor de overige aangeduide contractieverschijnselen zijn in het recente verleden aanwijzingen te vinden. De vakantieparticipatie is in Nederland onder invloed van de recessie sinds 1981 afgenomen van 62,6% naar, volgens voorlopige berekeningen, 58,5% in 1983. Het Sociaal en Cultureel Planbureau (1984:408) constateert: "De vakantiesector is het enige thans bekende voorbeeld van vrijetijdsbesteding waarin zowel een aantal afhakers onder

de deelnemers als een bezuiniging op kwantiteit en kwaliteit gesignaleerd wordt. Er is niet alleen een groter percentage vakantiegangers in Nederland gebleven, maar ook valt er bij de logies- en transportvormen een verschuiving naar de goedkopere voorzieningen waar te nemen". Het grotere beroep op het binnenlandse aanbod heeft implicaties voor het in eigen land door de overheid te voeren vrijetijdsbeleid, met name waar dit planologische en milieu-aspecten betreft. Verdere economische teruggang zou binnen de voor het vakantiereisverkeer reeds bestaande groep van non-participanten tot een toenemend aantal consumenten kunnen leiden dat zich geconfronteerd ziet met een drastische inperking van de keuzemogelijkheden tot die activiteiten die in de directe woonomgeving kunnen worden gerealiseerd. Dit geeft aan de recreatie-geschiktheid van de woning en woonomgeving een extra gewicht.

H.Leo Theuns

* De auteur dankt Prof.Dr. N. Vanhove te Brugge voor zijn opbouwende commentaar op eerdere versies van het manuscript.

Aangehaalde literatuur

Anon

1967 Europe's new motor hotels. *The Lamp* 49(1), 23-25

Arvon, Henri

1966 De arbeid: een wijsgerige beschouwing (La philosophie du travail). Utrecht/Antwerpen: Het Spectrum.

Baretje, René

1981 Les vacances des européens - Allemagne, Autriche. Aix-en-Provence: CHET.

1981 Les vacances des européens - La Suisse. Aix-en-Provence: CHET.

Bernhard, Alfred

1950 Foreign Tourism of the United States. *Revue de Tourisme/The Tourist Review/Zeitschrift für Fremdenverkehr* 5(4) 137-141.

Björkman, Bo

1963 Market Studies in the Field of International Tourist Traffic. *Revue de Tourisme/The Tourist Review/Zeitschrift für Fremdenverkehr* 18(4) 142-149.

Boerjan, Paul en Norbert Vanhove

1984 The Tourism Demand Reconsidered in the Context of the Economic Crisis. *Revue de Tourisme* 39(2) 2-11

Boerjan, P., R. de Keyser, N. Vanhove

1984 Vakantie van de Belgen in 1982. Brugge: Westvlaams Economisch Studiebureau

Bruckner, Pascal en Alain Finkielkraut

1981 Reisen bildet, aber verbeult die Hosen. *Der Spiegel* 35(31) 141-145

Burkart, A.J. en S. Medlik

1974 *Tourism: Past, Present, and Future*. London: Heinemann.

Chant, Chris en Bill Gunston

1980 *Turboprop Airliners*. London: MacDonald Phoebus Ltd/BPC Publishing Ltd.

Chorus, A.M.J.

1974 *Overspanning en ontspanning, in het bijzonder in Nederland*. In *Relax/Rieleks; Ontspannen studies op de grens van welvaart en welzijn*. A.H. Hoefnagel; C.A. van Peursen; H. Philipsen, eds.. Meppel: Boom.

Christian, P.

1962 *Psychische hygiëne en beschavingsziekten*. In *Tijdgeest en geestelijke gezondheid*. F.J.J. Buytendijk; P. Christian; W. Schulte, eds.. Utrecht/Antwerpen: Het Spectrum.

Coppieters, P. en M. Goossens

1973 *De tertiaire sector in de postindustriële maatschappij*. Brussel: Economische Hogeschool Sint-Aloysius ("Eclectica", No. 13).

Cramer, J.S.

1962 *Het onderzoek van het consumentengedrag*. Haarlem: F. Bohn.

Crompton, John L.

1979 *Motivations for pleasure vacation*. *Annals of Tourism Research* 6(4) 408-424.

Dacharry, Monique

1981 *Géographie du transport aérien*. Paris: Librairies Techniques (LITEC).

Dann, Graham M.S.

1977 *Anomie, Ego-enhancement and Tourism*. *Annals of Tourism Research* 4(4) 184-194

Donaldson, Peter

1973 Economics of the Real World. London: British Broadcasting Corporation; Harmondsworth, Middlesex: Penguin Books.

Enzensberger, Hans Magnus

1974 Een theorie van het toerisme (Vergebliche Brandung der Ferne; Eine Theorie des Tourismus). In De stuurloze avantgarde; synopsis. Amsterdam: BV Uitgeverij De Arbeiderspers.

Finke, Renate

1982 Die Struktur des privaten Konsums: Ergebnisse einer ökonomischen Mehrgleichungsschätzung der Struktur und Entwicklung der privaten Konsumausgaben in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 1962 und 1979. Frankfurt am Main/Bern: Verlag Peter Lang.

Galbraith, John Kenneth

1967 The New Industrial State. Harmondsworth, Middlesex: Penguin Books Ltd.

Geppert, Hubert

1986 The Policies of the Travel Industry. In Ecumenical Coalition on Third World Tourism/Third World Tourism Ecumenical European Network: Third World People and Tourism: Approaches to a Dialogue. Unkel, Rh., F.R. Germany: Horlemann Publizistik.

Gershuny, Jonathan

1983 Social Innovation and the Division of Labour. Oxford: Oxford University Press.

Hahn, Heinz

1971 Psychologische Aspekte des Erholungsverkehrs. In Der Tourismus und seine Perspektiven für Südosteuropa. Karl Ruppert en Jörg Maier, eds.. München: Geographische Buchhandlung

Hartmann, K.D.

1967 Urlaubserwartungen und Reisemotive: Psychologische Voraussetzungen für Marketing und Werbung im Bereich der Touristik. Starnberg: Studienkreis für Tourismus e.V. (Sonderdruck aus der Fachzeitschrift für Werbung Die Anzeige, Heft 13(67).

Hessels, A.

1973 Vakantie en vakantiebesteding sinds de eeuwwisseling. Assen: Van Gorcum & Comp. B.V.

International Union of Official Travel Organizations (IUOTO)

1972 Economic Review of World Tourism, 1972 Edition, Genève: IUOTO.

- International Travel Statistics. Genève: IUOTO (diverse jaren).

Jung, J.M. en E.T. Fujii

1976 The Price Elasticity of Demand for Air Travel. Journal of Transport Economics and Policy 10(3) 257-262.

Katona, George

1967 Massaconsumptie; De psychologie van de verbruiker (The Mass Consumption Society). Utrecht/Antwerpen: Het Spectrum.

Knebel, Hans-Joachim

1960 Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus. Stuttgart: Ferdinand Enke Verlag.

Koch, Alfred

1969 Probleme des Tourismus für einzelne Länder des Mittelmeerraumes unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten. München: Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr an der Universität München.

Kosters, M.J.

1970 Marketing van diensten in het licht van het toerisme. Tijdschrift voor Marketing 4(7/8) 220-226.

Krippendorf, Jost

1975 Die Landschaftsfresser; Tourismus und Erhöhungslandschaft - Verderben oder Segen? Bern/Stuttgart: Hallwag Verlag.

Laarakkers, Joop

1979 Discounting in de luchtvaart; eindexamenscriptie. Breda: Nederlands Wetenschappelijk Instituut voor Toerisme en Recreatie.

Lambooy, J.G.

1974 Stimuleringsgebieden. In Grote Winkler Prins Encyclopedie, Deel 18, 50-53. Amsterdam/Brussel: Elsevier

1980 Economie en ruimte, Deel I: Lokatietheorie en regionale vraagstukken. Assen: Van Gorcum

Lehmann, Klaus D.

1975 Bestimmungsgrößen des Reisens. In Reisen und Tourismus. Reinhard Schmitz-Scherzer, ed. Darmstadt: Dr. Dietrich Steinkopff Verlag.

Loy Puddu, Guiseppe

1983 Geographie touristique: communications et transports. Denges: Editions Delta & Spes S.A.

Lundberg, Donald E.

1976 The Tourist Business. Boston, Massachusetts: Cahnners Books International.

Maddison, Angus

1964 Economic Growth in the West: Comparative Experience in Europe and North America. New York/London: The Twentieth Century Fund/George Allen & Unwin Ltd.

Maslow, Abraham H.

1972 Motivatie en persoonlijkheid (Motivation and Personality). Rotterdam: Lemniscaat.

Menges, Günther

1957 Die Einkommenselastizität des Fremdenverkehrs. Revue de Tourisme/The Tourist Review/Zeitschrift für Fremdenverkehr 12(2) 46-51.

Mercer, David

1973 The Concept of Recreational Need. Journal of Leisure Research 5(1) 37-50.

Meyersohn, Rolf

1981 Tourism as a Socio-cultural Phenomenon: Research Perspectives. Waterloo, Ontario: Research Group on Leisure and Cultural Development.

Mishan, E.J.

1961 Theories of Consumer's Behaviour: A Cynical View. Economica 28(1) 1-11.

Mitscherlich, Alexander

1967 De onherbergzaamheid van onze steden: provocatie tot onvrede. Hilversum/Antwerpen

1973 Overleven in beton (Thesen zur Stadt der Zukunft). Amsterdam: Wetenschappelijke Uitgeverij BV.

Nerb, G.

1978 Zur Konsumententwicklung in der Bundesrepublik Deutschland. In Neuere Entwicklungen in der Theorie des Konsumentenverhaltens. G. Bombach, B. Gahlen, A.E. Ott, eds. Tübingen: J.C.B. Mohr.

O'Flaherty, C.A.

1969 Passenger Transport, Present and Future. Leeds: Leeds University Press.

Opaschowski, H.W.

1982 Freizeit in ökonomischen und sozialen Wandel. Wirtschaftskunde (6) 1-12.

Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)

1971 International Tourism and Tourism Policy in OECD Member Countries. Paris: OECD.

Pöschl, Arnold Ernst

1962 Fremdenverkehr und Fremdenverkehrspolitik. Berlin: Duncker & Humblot.

Resch, Walther F.E.

1977 Fremdenverkehr und Dritte Welt: Anspruch und Wirklichkeit. Stein bei Nürnberg: Laetare Verlag GmbH.

Riesman, David

1959 De eenzame massa (The Lonely Crowd). Assen: Van Gorcum.

Ritter, Wigand

1966 Fremdenverkehr in Europa: Eine wirtschafts- und sozialgeographische Untersuchung über Reisen und Urlaubsaufenthalte der Bewohner Europas. Leiden: A.W. Sijthoff.

Robertson, Thomas S.

1973 Consumentengedrag (Consumer Behavior). Utrecht/Antwerpen: Het Spectrum BV.

Rudiger, Georg en Reinhard Schmitz-Scherzer

1975 Motivation und Reisen. In Reisen und Tourismus. Reinhard Schmitz-Scherzer, ed.. Darmstadt: Dr. Dietrich Steinkopff Verlag.

Rümke, H.C.

1981 Vorm en inhoud; Een keuze uit de essays van H.C. Rümke door Prof.Dr. S.J. Nijdam en Prof.Dr. H.G.M. Rooymans. Utrecht: Bohn, Scheltema & Holkema.

Sampson, Anthony

1984 Empires of the Sky: The Politics, Contests and Cartels of World Airlines. London: Hodder and Stoughton.

Sauran, Alan

1978 Economic Determinants of Tourist Demand: A Survey. Revue de Tourisme/The Tourist Review/Zeitschrift für Fremdenverkehr 33(1) 2-4.

Schade, Burkhard en Heinz Hahn

1969 Psychologie und Fremdenverkehr. In Wissenschaftliche Aspekte des Fremdenverkehrs. Hannover: Gebrüder Jänecke Verlag.

Sociaal en Cultureel Planbureau,

1984 Sociaal en Cultureel Rapport 1984. 's-Gravenhage: Staatsuitgeverij.

Theuns, H.L.

1973 Internationaal toerisme: omvang, spreiding en groei. Intermediair 9(26) 37-41.

1984 Toerisme als multidisciplinair veld van studie: Een systeem- en ontwikkelingsschets. Vrijetijd en Samenleving 2(1) 65-92.

1987 Leisure, Recreation and Tourism: Some Scientific and Social Developments. Manuscript.

Theuns, H.L. (Red.)

1977 De vrijetijdsproblematiek en het hoger onderwijs; Rapport van de Commissie Samenwerkingsproject NWIT/KHT. Breda/Tilburg: Nederlands Wetenschappelijk Instituut voor Toerisme en Recreatie/Katholieke Hogeschool Tilburg.

Tideman, M.C.

1970 Marketing in toerisme. Tijdschrift voor Marketing 4(4) 101-107.

Tietz, Bruno

1980 Handbuch der Tourismuswirtschaft. München: Verlag Moderne Industrie.

Toynbee, Arnold J.

1968 The Coming of the Worldwide City. Think (July-August).

United Nations (U.N.)

- Statistical Yearbook. New York: U.N. (diverse jaren)
- Demographic Yearbook. New York: U.N. (diverse jaren)

Van der Zwan, A.

1965 Het bezit van duurzame consumptiegoederen. Economisch Statistische Berichten 50() 644-647.

Vanhove, Norbert

1973 Het Belgisch kusttoerisme, vandaag en morgen. Brugge: Westvlaams Economisch Studiebureau.

Van Ours, Jan Cornelis

1986 Gezinsconsumptie in Nederland; 1951-1980. Meppel: Krips Repro.

Van Strien, P.J.

1982 Kwaliteit van de arbeid - kwaliteit van het bestaan. In Arbeidsethos in Nederland in de jaren tachtig. J. Engelen; A. Hemerijck; J. Munnichs, eds.. Tilburg.

Vickerman, R.W.

1975 The Economics of Leisure and Recreation. London: The MacMillan Press Ltd.

Vijgen, J. en R. van Engelsdorp Gastelaars

1986 Stedelijke bevolkingscategorieën in opkomst: stijlen en strategieën in het alledaags bestaan. Amsterdam: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam.

Wagner, Friedrich A.

1970 Die Urlaubswelt von morgen. Düsseldorf/Köln: Eugen Diederichs Verlag.

Ward, Barbara en René Dubos

1972 Only One Earth: The Care and Maintenance of a Small Planet. Harmondsworth, Middlesex: Penguin Books Ltd.

Wohlmann, Rainer

1974 Soziale und kulturelle Bedingungen für Reisegewohnheiten verschiedener Bevölkerungsgruppen. In Freizeit. Reinhard Schmitz-Scherzer, ed. Frankfurt: Akademische Verlagsgesellschaft.

Wolf, Gerd

1967 Die Entwicklung des Weltluftverkehrs nach dem zweiten Weltkrieg. Tübingen: J.C.B. Mohr (Paul Siebeck).

World Tourism Organization (WTO)

1984 Economic Review of World Tourism, 1984 Edition. Madrid: World Tourism Organization.

Young, George,

1973 Tourism, Blessing or Blight? Harmondsworth, Middlesex:
Penguin Books Ltd.

Zedek, Gustav

1968 Die Soziologie im Fremdenverkehr und ihre Nutzenanwendung.
Revue de Tourisme/The Tourist Review/Zeitschrift für Fremdenver-
kehr 23(3) 86-93.

IN 1987 REEDS VERSCHENEN

- 242 Gerard van den Berg
Nonstationarity in job search theory
- 243 Annie Cuyt, Brigitte Verdonk
Block-tridiagonal linear systems and branched continued fractions
- 244 J.C. de Vos, W. Vervaat
Local Times of Bernoulli Walk
- 245 Arie Kapteyn, Peter Kooreman, Rob Willemse
Some methodological issues in the implementation
of subjective poverty definitions
- 246 J.P.C. Kleijnen, J. Kriens, M.C.H.M. Lafleur, J.H.F. Pardoel
Sampling for Quality Inspection and Correction: AOQL Performance
Criteria
- 247 D.B.J. Schouten
Algemene theorie van de internationale conjuncturele en structurele
afhankelijkheden
- 248 F.C. Bussemaker, W.H. Haemers, J.J. Seidel, E. Spence
On (v,k,λ) graphs and designs with trivial automorphism group
- 249 Peter M. Kort
The Influence of a Stochastic Environment on the Firm's Optimal Dynamic
Investment Policy
- 250 R.H.J.M. Gradus
Preliminary version
The reaction of the firm on governmental policy: a game-theoretical
approach
- 251 J.G. de Gooijer, R.M.J. Heuts
Higher order moments of bilinear time series processes with symmetrically
distributed errors
- 252 P.H. Stevers, P.A.M. Versteijne
Evaluatie van marketing-activiteiten
- 253 H.P.A. Mulders, A.J. van Reeken
DATAAL - een hulpmiddel voor onderhoud van gegevensverzamelingen
- 254 P. Kooreman, A. Kapteyn
On the identifiability of household production functions with joint
products: A comment
- 255 B. van Riel
Was er een profit-squeeze in de Nederlandse industrie?
- 256 R.P. Gilles
Economies with coalitional structures and core-like equilibrium concepts

- 257 P.H.M. Ruys, G. van der Laan
Computation of an industrial equilibrium
- 258 W.H. Haemers, A.E. Brouwer
Association schemes
- 259 G.J.M. van den Boom
Some modifications and applications of Rubinstein's perfect equilibrium model of bargaining
- 260 A.W.A. Boot, A.V. Thakor, G.F. Udell
Competition, Risk Neutrality and Loan Commitments
- 261 A.W.A. Boot, A.V. Thakor, G.F. Udell
Collateral and Borrower Risk
- 262 A. Kapteyn, I. Woittiez
Preference Interdependence and Habit Formation in Family Labor Supply
- 263 B. Bettonvil
A formal description of discrete event dynamic systems including perturbation analysis
- 264 Sylvester C.W. Eijffinger
A monthly model for the monetary policy in the Netherlands
- 265 F. van der Ploeg, A.J. de Zeeuw
Conflict over arms accumulation in market and command economies
- 266 F. van der Ploeg, A.J. de Zeeuw
Perfect equilibrium in a model of competitive arms accumulation
- 267 Aart de Zeeuw
Inflation and reputation: comment
- 268 A.J. de Zeeuw, F. van der Ploeg
Difference games and policy evaluation: a conceptual framework
- 269 Frederick van der Ploeg
Rationing in open economy and dynamic macroeconomics: a survey
- 270 G. van der Laan and A.J.J. Talman
Computing economic equilibria by variable dimension algorithms: state of the art
- 271 C.A.J.M. Dirven and A.J.J. Talman
A simplicial algorithm for finding equilibria in economies with linear production technologies
- 272 Th.E. Nijman and F.C. Palm
Consistent estimation of regression models with incompletely observed exogenous variables
- 273 Th.E. Nijman and F.C. Palm
Predictive accuracy gain from disaggregate sampling in arima - models

- 274 Raymond H.J.M. Gradus
The net present value of governmental policy: a possible way to find the Stackelberg solutions
- 275 Jack P.C. Kleijnen
A DSS for production planning: a case study including simulation and optimization
- 276 A.M.H. Gerards
A short proof of Tutte's characterization of totally unimodular matrices
- 277 Th. van de Klundert and F. van der Ploeg
Wage rigidity and capital mobility in an optimizing model of a small open economy
- 278 Peter M. Kort
The net present value in dynamic models of the firm
- 279 Th. van de Klundert
A Macroeconomic Two-Country Model with Price-Discriminating Monopolists
- 280 Arnoud Boot and Anjan V. Thakor
Dynamic equilibrium in a competitive credit market: intertemporal contracting as insurance against rationing
- 281 Arnoud Boot and Anjan V. Thakor
Appendix: "Dynamic equilibrium in a competitive credit market: intertemporal contracting as insurance against rationing"
- 282 Arnoud Boot, Anjan V. Thakor and Gregory F. Udell
Credible commitments, contract enforcement problems and banks: intermediation as credibility assurance
- 283 Eduard Ponds
Wage bargaining and business cycles a Goodwin-Nash model
- 284 Prof.Dr. hab. Stefan Mynarski
The mechanism of restoring equilibrium and stability in polish market
- 285 P. Meulendijks
An exercise in welfare economics (II)
- 286 S. Jørgensen, P.M. Kort, G.J.C.Th. van Schijndel
Optimal investment, financing and dividends: a Stackelberg differential game
- 287 E. Nijssen, W. Reijnders
Privatisering en commercialisering; een oriëntatie ten aanzien van verzelfstandiging
- 288 C.B. Mulder
Inefficiency of automatically linking unemployment benefits to private sector wage rates

- 289 M.H.C. Paardekooper
A Quadratically convergent parallel Jacobi process for almost diagonal matrices with distinct eigenvalues
- 290 Pieter H.M. Ruys
Industries with private and public enterprises
- 291 J.J.A. Moors & J.C. van Houwelingen
Estimation of linear models with inequality restrictions
- 292 Arthur van Soest, Peter Kooreman
Vakantiebestemming en -bestedingen
- 293 Rob Alessie, Raymond Gradus, Bertrand Melenberg
The problem of not observing small expenditures in a consumer expenditure survey
- 294 F. Boekema, L. Oerlemans, A.J. Hendriks
Kansrijkheid en economische potentie: Top-down en bottom-up analyses
- 295 Rob Alessie, Bertrand Melenberg, Guglielmo Weber
Consumption, Leisure and Earnings-Related Liquidity Constraints: A Note
- 296 Arthur van Soest, Peter Kooreman
Estimation of the indirect translog demand system with binding non-negativity constraints

IN 1988 REEDS VERSCHENEN

- 297 Bert Bettonvil
Factor screening by sequential bifurcation
- 298 Robert P. Gilles
On perfect competition in an economy with a coalitional structure
- 299 Willem Selen, Ruud M. Heuts
Capacitated Lot-Size Production Planning in Process Industry
- 300 J. Kriens, J.Th. van Lieshout
Notes on the Markowitz portfolio selection method
- 301 Bert Bettonvil, Jack P.C. Kleijnen
Measurement scales and resolution IV designs: a note
- 302 Theo Nijman, Marno Verbeek
Estimation of time dependent parameters in lineair models
using cross sections, panels or both
- 303 Raymond H.J.M. Gradus
A differential game between government and firms: a non-cooperative
approach
- 304 Leo W.G. Strijbosch, Ronald J.M.M. Does
Comparison of bias-reducing methods for estimating the parameter in
dilution series
- 305 Drs. W.J. Reijnders, Drs. W.F. Verstappen
Strategische bespiegelingen betreffende het Nederlandse kwaliteits-
concept
- 306 J.P.C. Kleijnen, J. Kriens, H. Timmermans and H. Van den Wildenberg
Regression sampling in statistical auditing
- 307 Isolde Woittiez, Arie Kapteyn
A Model of Job Choice, Labour Supply and Wages
- 308 Jack P.C. Kleijnen
Simulation and optimization in production planning: A case study
- 309 Robert P. Gilles and Pieter H.M. Ruys
Relational constraints in coalition formation

Bibliotheek K. U. Brabant



17 000 01065940 8